Skrzydlata POLSKA

NR 18 (408) • 29. IV. 1959 • CENA 2 zł

NIECH ŻYJE 1 MAJA

Echa

„IDEA lotnictwa przeniknęła i poruszyła masy: ludzie poczuli, że dzięki lotnictwu właśnie zniesione będą granice i narody zbliżą się ze sobą w braterstwie powszechnym". Te słowa Stefana Drzewieckiego, naszego wielkiego uczonego, pioniera postępowej myśli lotniczej na świecie, wypowiedziane zostały przeszło 60 lat temu. Mniej więcej w tym czasie, kiedy począwszy od roku 1890 dzień 1 Maja stał się dniem międzynarodowej solidarności ludzi pracy, dniem braterstwa robotników wszystkich krajów.

Te słowa przypominam dziś, w 21 rocznicę śmierci twórcy śmigła lotniczego i w przededniu 1 Maja. Ideały socjalne bowiem, głęboka wiara w społeczne posłannictwo techniki, wiara w przyszłe braterstwo narodów, połączonych liniami powietrznych szlaków komunikacyjnych, przemieniowały przez całe życie wielkiego polskiego uczonego.

Te ideały, że lotnictwo powinno służyć narodom wyłącznie do celów pokojowych, znajdują bardziej niż kiedykolwiek swój praktyczny wyraz właśnie dziś, kiedy w szerokim froncie walki o pokój ludów całego świata znajdują się także lotnicy, przede wszystkim lotnicy krajów socjalistycznych. Lotnicy polscy, cywilni jak i wojskowi, niejednokrotnie już wykazali jak bliskie jest im umiłowanie pokoju. Jest to ich hasło naczelne w walce o coraz lepsze opanowanie przestworzy.

W tym roku masy pracujące świata obchodzić będą Święto 1 Maja już po raz 69, a my po po raz 14 w Polsce Ludowej wyjdziemy na ulice miast i miasteczek manifestować nasze umiłowanie pokoju i przywiązanie do socjalizmu, do naszej Ludowej Ojczyzny. Radosne jest to nasze 1-Majowe Święto. Takie, jak to pięknie wyraził w swym wierszu nasz poeta Władysław Broniewski:

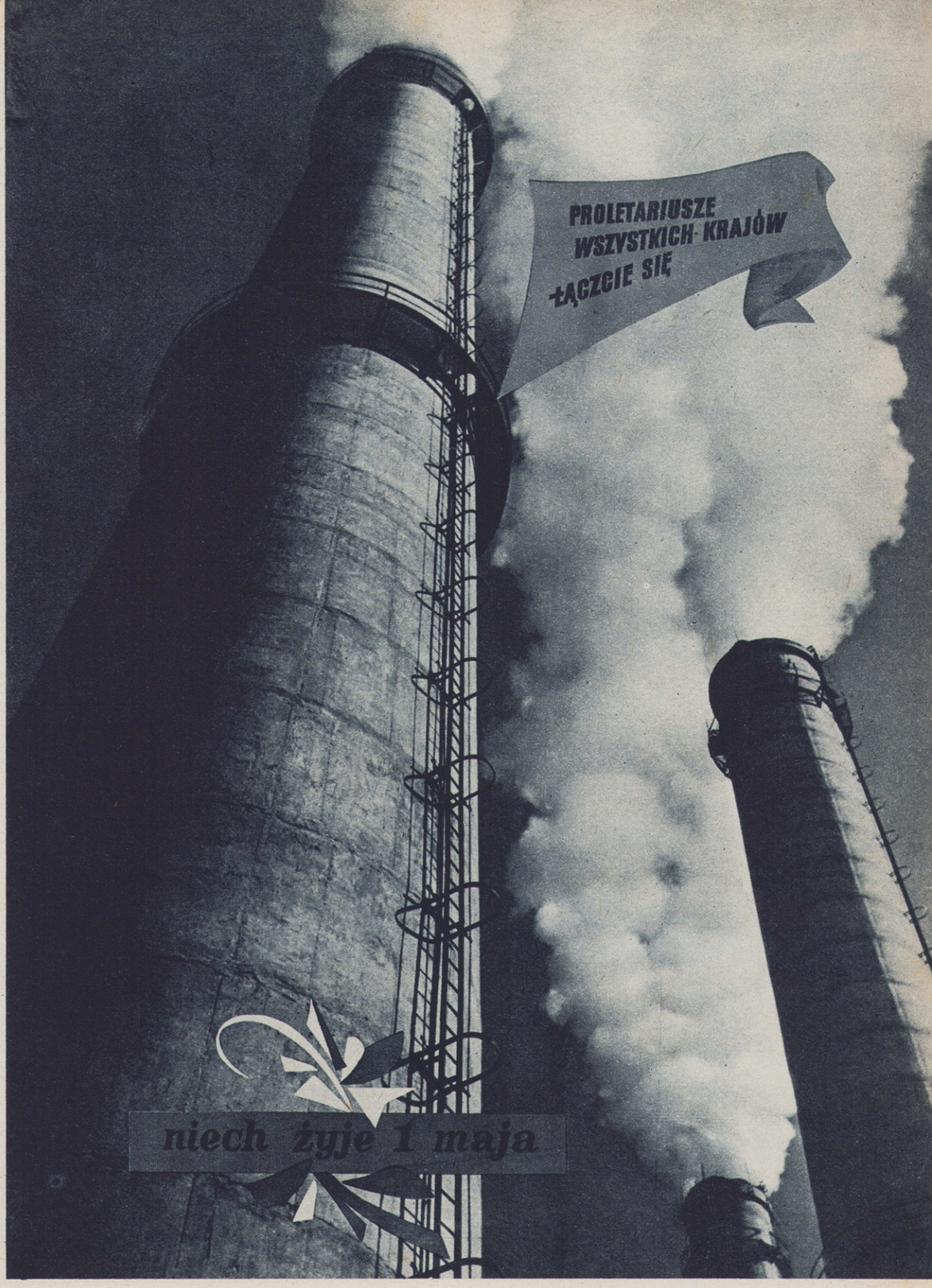
„Ludowa Polsko, piękna, nowa,
nad tobą szumi pieśni majowa,
socjalistyczna pieśń, radosna,
rewolucyjna, tak jak wiosna,
jej czerwień, wspólna,
jak sztandary,
śpiewa ją Moskwa, śpiewa
Paryż,
śpiewać ją będzie kula ziemska
w ten dzień majowy,
dzień zwycięstwa".

★

Uaktualniając dziś słowa Stefana Drzewieckiego, trzeba by rzec: Idea pokoju przeniknęła i poruszyła masy, ludzie walczą dziś o to, aby narody zbliżały się coraz bardziej do siebie w pokojowym współzawodnictwie, bez względu na istniejące różnice ustrojowe.

Lotnictwo powinno być tego zbliżenia jednym z pierwszych ambasadorów. Służyć powinno zawsze rozwojowi życia, a nie być narzędziem śmierci i zniszczenia jak chcą magnaci kapitału i pasożyty tego świata.

IKARUS



Do i od redaktora „SKRZYDLATEJ POLSKI"

W każdej Szkole Tysiąclecia modelarnia lotnicza

Hasło takie zainicjował **Stanisław Płodzień**, nauczyciel szkoły podstawowej w Łące koło Rzeszowa, w której to miejscowości powstaje szkoła „Tysiąclecia".

Korzystając z tego, że Aeroklub PRL zadeklarował wyposażenie pewnej ilości modelarni w szkołach „Tysiąclecia", kierownictwo szkoły w Łące zwróciło się doń z prośbą o zajęcie się ich przyszłą modelarnią, dla której pomieszczenie przewidziane jest w nowym budynku.

Mając na uwadze duże znaczenie politechnizacji w wychowaniu młodzieży, powyższa inicjatywa wydaje się bardzo cenna i powinna zostać podchwycona przez wszystkie aerokluby regionalne oraz inne instytucje i zakłady pracy. Tysiąc modelarni w 1 000 szkół „Tysiąclecia" przysporzy nam w przyszłości pokaźne zastępy entuzjastów lotnictwa.

Krótka rozprawa o kołowaniu i „kołowaniu"

„Kurier Polski" nr 49 (453) z dnia 26.II.1959 r. zamieścił krótki artykuł o pracy „Lotu". Tytuł artykułu: „SP-LAA... możecie lądować". To bardzo dobrze, że pisze się o lotnictwie, ale niezbyt dobrze, gdy zdarzy się poważne potknięcie — właśnie zdarzyło się ono w w/w artykule. Wygląda to następująco — cytuję:

„Warkot silników kołującego w górze samolotu słychać już wyraźnie..." I dalej: „Samolot kołuje, toczy się przed gmach dworca".

Otóż, proszę „Kuriera", żaden samolot nigdy w górze nie kołuje, ponieważ kołowanie to po prostu manewrowanie samolotem z włączonymi silnikami po ziemi, na kołach. W Waszym artykule tylko drugi przytoczony przeze mnie urywek jest zgodny z prawdą.

No, ale to jeszcze można by darować. Ostatecznie „Kurier Polski" nie jest pismem lotniczym i nie musi dobrze znać lotniczej terminologii. Ale niestety muszę przytoczyć inny przypadek — znacznie wg mnie gorszy.

Oto w pięknym, albumowym wydaniu pt. „Pamiętamy", a będącym kroniką fotograficzną martyrologii i walki narodu polskiego w latach 1939—45, czytamy na stronie 222 (obok zdjęcia): „...„Lancaster" z polskiego dywizjonu Ziemi Mazowieckiej..." A na zdjęciu figuruje w całej okazałości... „Wellington" (Redakcja „Skrzydlatej" może sprawdzić).

To już mały skandal, bo co można darować artykułowi w codziennej prasie, tego nie można darować dziełu będącemu dokumentem historycznym. Tu się żąda ścisłości. Dlaczego autorzy albumu „Pamiętamy" nie poradzili się jakiegoś lotnika, który powiedziałby, że „Lancaster" ma cztery silniki, w odróżnieniu od dwusilnikowego „Wellingtona"? A tak co wyszło? Ano „kołowanie" czytelników-nielotników, bo lotnicy poznają się i pokiwają z politowaniem głowami.

ANDRZEJ ZBIEGNIEWSKI — Warszawa

Ćwiczenia wojsk powietrzno-desantowych

NIEDAWNO w południowej Polsce odbyły się ćwiczenia desantowe żołnierzy z jednostki powietrzno-desantowej im. Partyzantów Ludowych Ziemi Śląskiej. W ćwiczeniach uczestniczyło lotnictwo myśliwskie, transportowe i śmigłowce. Na zdjęciu z prawej: próba nawiązania łączności radiowej z oddziałem, który dokonał desantu „na tyłach" nieprzyjaciela. Powyżej: wiceminister Obrony Narodowej gen. Zygmunt Duszyński, który obserwował ćwiczenia, na miejscu desantu.

Foto: WAF — W. Zawadzki

NOWY REKORD SZYBKOŚCI W KATEGORII SAMOLOTÓW LEKKICH

Amerykanin Jerrie Cobb ustanowił nowy rekord prędkości w kategorii samolotów lekkich, lecąc na trasie 2 000 km z Newady do Kalifornii z przeciętną prędkością 364 km/h. Cobb leciał na dwusilnikowym samolocie typu „Aero-Commander". Poprzedni rekord świata w tej kategorii należał od roku 1953 do Rosjanina Piotra Zakudanina i został ustanowiony na „Jaku".

DWÓCH SKOCZKÓW WYLĄDOWAŁO NA ZAPASOWYM SPADOCHRONIE

Niezwykle rzadką przygodę mieli dwaj spadochroniarze radzieccy. Podczas skoków grupowych, jeden ze spadochroniarzy, Aleksander Parchomiec, skoczył nogami na spadochron swego kolegi Mikołaja Cury, który wyskoczył wcześniej i opadał wolniej.

W chwili zderzenia skoczków spadochron Cury zwinął się, zaś spadochron Parchomca zaplątał się. Nad obydwoma spadochroniarzami zawisło śmiertelne niebezpieczeństwo, coraz szybciej zbliżali się do ziemi. Nie tracąc zimnej krwi Cura zdołał rozwinąć spadochron zapasowy i jedynie dzięki temu obydwaj wylądowali szczęśliwie. (A)

PRZED LOTEM W KOSMOS

Pierwszą kabinę kosmiczną, w której ma polecieć w przestrzeń pozaziemską jeden z siedmiu pilotów amerykańskich wybranych spośród 110 ochotników, budują zakłady Krajowej Agencji Aeronautyki i Kosmosu w Cleveland (Ohio). Kabina, stalowy pojazd o średnicy 180-centymetrów, podobny kształtem do grzyba, zostanie wystrzelona pod koniec lata z przylądka Canaveral. Pocisk „Atlas" wyrzuci ją na wysokość około 130 kilometrów, a po osiągnięciu maksymalnego pułapu kabina opadnie na dwóch spadochronach na ziemię.

W pojeździe nie będzie pilota, celem eksperymentu jest bowiem wstępne sprawdzenie czy przyspieszenie i przeciążenie, jakie zaistnieje tuż po starcie, nie przekracza wytrzymałości organizmu ludzkiego oraz czy temperatura wewnątrz pojazdu podczas lotu powrotnego w atmosferze nie okaże się za wysoka. Równocześnie wypróbuje się skuteczność działania systemu zapewniającego bezpieczny powrót na ziemię. Pracą ośmiu małych silników wstecznych, które mają utrzymać pojazd na kursie, będzie kierować pilot automatyczny.

Zespół instrumentów naukowych dokona podczas lotu 126 różnych pomiarów. Np. szum w kabinie będzie mierzyć mikrofon umieszczony w miejscu, gdzie podczas następnych lotów znajdą się uszy pilota. Podczas spadania w atmosferze, stalowy kadłub pojazdu rozżarzy się do czerwoności. Znośną temperaturę we wnętrzu kabiny utrzymać mają specjalne urządzenia.

(A)

MISTRZOSTWA ŚWIATA MAŁEGO LOTNICTWA WE FRANCJI

TEGOROCZNE Mistrzostwa Świata modeli z napędem gumowym typu „Wakefield" odbędą się we Francji, pod Paryżem, w dniach 17—20 lipca.

W związku z tą informacją przypuszczać trzeba, iż nasi zawodnicy rozpoczną już przygotowania do tej wielkiej imprezy małego lotnictwa, gdyż niewątpliwie uzyskując wicemistrzostwo w roku ubiegłym w tym roku będziemy walczyć również o zaszczytne miejsca. (lp)

PRZED VII MIĘDZYNARODOWYMI ZAWODAMI MODELI LATAJĄCYCH W POLSCE

W najbliższych dniach zostanie wydany przez Aeroklub PRL specjalny biuletyn VII MZML. Przewiduje się wydanie trzech numerów z bogatą treścią informacyjną. W chwili obecnej opracowano już barwne nalepki rozpoznawcze na modele zawodnicze oraz rozplanowano układ startów w Lesznie.

Ciekawą jest informacja, że znaczki pamiątkowe wydane z okazji zawodów będzie można nabyć w Lesznie. Nie wykluczone jest wprowadzenie specjalnego datownika na listy z przeznaczeniem dla filatelistów. (lp)

Doświadczalny balon

EKSPERCI marynarki USA wypuścili niedawno w Fairbanks (Alaska) olbrzymi balon doświadczalny z plastyku o rozmiarach 3-piętrowego budynku. Balon wzbił się na wysokość około 40 000 m. Znajdujące się w jego koszu przyrządy notowały automatycznie natężenie promieniowania kosmicznego oraz dane o zjawisku zorzy polarnej. (A)

RADZIECCY LOTNICY BIJĄ REKORDY

16 bm. lotnicy radzieccy ustanowili nowe rekordy świata w klasie śmigłowców. Pierwszy rekord został ustanowiony na ciężkim śmigłowcu Mi-6 z ładunkiem 5 ton, który wzniósł się na wysokość 5 500 m. Jest to wynik lepszy od rekordu Amerykanina Andersena na śmigłowcu S-56 o 1 500 m.

Drugi rekord świata ustanowiono również na tym samym śmigłowcu Mi-6 ale z ładunkiem 10 ton. Tym razem osiągnął on wysokość 4 600 m.

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

W Moskwie odbyła się niedawno, w Centralnym Domu Lotnictwa, druga z kolei techniczno-naukowa konferencja poświęcona zagadnieniom skrzydłowców (ornitopterów), z udziałem delegatów Moskwy, Rygi, Kazania, Charkowa i innych miast, w ogólnej liczbie ponad 150 osób. M. in. referat wygłosił znany konstruktor O. R. Czeranowski. (z)

Bogaty w imprezy kolendarz lotniczy FAI na rok 1959 zawiera dużą ilość różnego rodzaju mistrzostw, raidów, konkursów, kryteriów oraz pokazów i wystaw (w konkurencji krajowej i międzynarodowej). M. in. z ciekawszych imprez należy wymienić tzw. Lotniczy Raid Europejski FAI (17—21 czerwca) organizowany przez Aeroklub Holandii, Belgii, Francji, Luxemburga i NRF, mistrzostwa szybowcowe Włoch (lipiec), Wielkie Kryterium szybowcowe i spadochronowe w Belgii (lipiec), zawody balonowe w Holandii (czerwiec), zawody spadochronowe o Puchar Adriatyku w Jugosławii (sierpień). (z)

W pobliżu Wilna (Litewska SRR) młodzież ze wsi Niemenczyno wydobyła z głębi napół zarosłego jeziorka samolot myśliwski, w którego kabinie znajdowały się dobrze zachowane zwłoki pilota. Jak się okazało, samolot pilotowany przez Iwana Bałakina wpadł do jeziorka po trafieniu z działa plot. w czasie ostatniej wojny. (z)

Z wizytą we Francji bawiła grupa jugosłowiańskich wyższych oficerów lotnictwa, w celu zapoznania się z osiągnięciami lotnictwa francuskiego. (z)

Port lotniczy Budapesztu — Ferihegy — otrzymał ostatnio na wyposażenie najnowocześniejszą aparaturę radarową oraz inne udoskonalenia, pozwalające na przyjmowanie samolotów w ciężkich warunkach meteorologicznych. Jednocześnie oddany został do eksploatacji nowy, przedłużony pas startowy, umożliwiający starty i lądowanie wielkich samolotów odrzutowych. (z)

Dowództwo lotnictwa USA wydało polecenie wycofania ze służby wszystkich bombowców strategicznych B-36. (z)

Order Czerwonej Gwiazdy otrzymała niedawno jedna z byłych lotniczek wojskowych, młodszy lejtnant J. Kazberuk. W roku 1943 Kazberuk odznaczyła się, jako dowódca załogi bombowca, wyjątkową odwagą w walkach z wrogiem. (z)

W USA przeprowadzono próbę, polegającą na podwieszeniu pod bombowcem naddźwiękowym B-58 „Hustler" lecącym z prędkością 1 770 km/h rakiety balistycznej z silnikiem na paliwo stałe i odpaleniu jej. Zasięg rakiety — 1 600 do 3 200 km. (sz)

60 rok życia ukończył sławny lotnik radziecki, Michał Gromow. Przed ćwierć wiekiem Gromow, zadziwiając świat, dokonał dalekodystansowego przelotu z Moskwy przez Biegun Północny do Meksyku, bez lądowania. (z)

Jak podaje pismo „American Aviation", w r. 1960 w USA tylko siedem portów lotniczych będzie całkowicie przystosowanych do przyjmowania odrzutowców pasażerskich. Są to porty: Los Angeles, Nowy Jork, San Francisco, Tulsa, Boston, Baltimore i Detroit. (z)

Lotem bez lądowania na trasie Moskwa — Świerdłowsk — Pietropawłowsk — Kustanai — Kujbyszew — Moskwa (4 300 km, w czasie 8 godzin) nowy samolot pasażerski Il-18 „Moskwa" zakończył serię próbnych lotów eksploatacyjnych. Obecnie w krótkim czasie maszyny tego typu wejdą na linie ZSRR. (z)

Hiszpania zamówiła we Francji partię wojskowych śmigłowców „Alouette-II". (z)

24 marca br. minister spraw zagranicznych ZSRR — A. Gromyko i ambasador Wielkiej Brytanii w ZSRR — P. Railly wymienili noty w sprawie wejścia w życie porozumienia między ZSRR i Wielką Brytanią o komunikacji pasażerskiej między obu państwami. Porozumienie weszło w życie tego samego dnia. (z)

Dania oddała do dyspozycji USA lotniczą bazę wojenną w południowej Grenlandii. (z)

Radzieccy piloci na dwóch śmigłowcach uratowali tonących 29 rybaków na Morzu Kaspijskim. Dzielni lotnicy zostali podani do odznaczenia. (z)

We Włoszech rozpoczęła się seryjna produkcja jednostopniowych przeciwlotniczych rakiet zdalnie kierowanych. Długość rakiety — 6 m, zasięg — 20 km. Silnik rakiety pracuje na mieszaninie ropy naftowej z kwasem azotowym. (z)

W porcie lotniczym Le Bourget pod Paryżem buduje się hangar długości 160 m, szerokości 54 m i wysokości 18 m, przeznaczony dla samolotów odrzutowych Douglas DC-8, które Francja zamierza eksploatować na liniach do Afryki. (z)

W USA opracowano nowy spadochron jako wyposażenie lotników pilotujących maszyny odrzutowe. Spadochron składa się z serii pierścieni, posiadających wycięcia kształtu sierpowego w każdym klinie nylonowym. Przy użyciu tego spadochronu wykonywano już skoki z samolotu lecącego z prędkością 780 km/h, z wysokości 4 570 m. (z)

W tym TYGODNIU rozmawiamy

Z SZEFEM LOTNICZYCH ZAKŁADÓW NAPRAWCZYCH APRL W KROŚNIE

WŁADYSŁAWEM JANICĄ

W KRÓTCE Władysław Janica będzie obchodził jubileusz trzydziestolecia swej pracy w lotnictwie. Począwszy od mechanika lotniczego w wojsku, a na stanowisku kierowniczym w lotnictwie sportowym skończywszy, dał się poznać z jak najlepszej strony. Twardy wobec samego siebie i podwładnych, sprawiedliwy i wyrozumiały, rychło zyskał sobie opinię nie tylko świetnego fachowca, ale i równie dobrego kolegi i przełożonego.

Dzisiaj, u progu trzydziestolecia jego pracy w lotnictwie, śmiało można stwierdzić, że Władysław Janica jest najlepszym w Polsce specjalistą w dziedzinie techniczno-warsztatowej. Nic w tym dziwnego. Jego politechniką była praca na lotnisku i w warsztacie przy szybowcach i samolotach, była wielka pasja i zamiłowanie do lotnictwa. Tam czerpał wiedzę i doświadczenie. Tam wyrósł i dojrzał. Jego kapitałem życiowym jest więc dzisiaj wysokiej klasy fachowość i znajomość zagadnienia. Dowiódł tego zresztą w gorących dniach Szybowcowych Mistrzostw Świata we Francji i w Lesznie. I właśnie tę jego dzielność w pracy, dobrą organizację i dotrzymywanie danego słowa, długo będą pamiętać szybownicy.

W ubiegłym roku powstał palący problem remontu szybowców, których nie przyjął do naprawy przemysł państwowy. Tylko tej miary fachowiec co Władysław Janica, mógł zapewnić w szybkim terminie dostarczenie sprzętu lotniczego do aeroklubów regionalnych. Tak więc znalazł się w Krośnie.

— Czy mógłby Pan na wstępie określić cel istnienia Lotniczych Zakładów Naprawczych?

— Naprawy generalne lotniczego sprzętu sportowego, budowa prototypów oraz sprzętu pomocniczego, jak wozy transportowe, części zamienne i tym podobne.

— Jak dalece zakład ten jest przygotowany do wymienionych wyżej zadań?

— Obecnie jesteśmy w stanie dokonywać remontu generalnego ośmiu szybowców miesięcznie.

— Mniej więcej od kiedy przewiduje Pan Zwiększenie mocy produkcyjnej zakładu?

— Uruchomienie to jest związane z odremontowaniem obiektów na tak zwanej grupie trzeciej lotniska Krosno (byłych obiektów warsztatowych z okresu przedwojennego), czego zakończenie przewiduje się w drugiej połowie sześćdziesiątego drugiego roku. Wtedy wielkość naszej produkcji powinna osiągnąć od dwudziestu pięciu do dwudziestu ośmiu szybowców lub dwanaście samolotów i pięć szybowców miesięcznie.

— Jeśli już mowa o grupie trzeciej, to czy mógłby nam Pan coś więcej o niej powiedzieć?

— Cały obiekt będzie się składał z trzech członów. Pierwszy — obejmuje stolarnię mechaniczną, galwanizernię, warsztat głównego mechanika oraz garaż z warsztatem naprawczym. Ponadto w członie tym przewiduje się między innymi magazyn drewna, sklejki i płótna. Drugi — hala warsztatowa z halą montażową, stolarnią montażową, tapicernią, lakiernią, urządzenia socjalne i biurowe. Człon trzeci to ślusarnia mechaniczna, ręczna obróbka, spawalnia i kuźnia. Obiekt ten ma być wykonany i oddany do użytku według najnowszych wymóg bezpieczeństwa i higieny pracy.

— Co mają teraz na warsztacie Lotnicze Zakłady Naprawcze?

— Ostatnio zakończyliśmy naprawę szesnastu szybowców. Obecnie całą naszą zdolność produkcyjną przerzuciliśmy na generalną naprawę samolotów Zlin-26.

— Na czym polega ta naprawa?

— Polega ona na wyremontowaniu kadłubów łącznie z podwoziami, wymianą zużytych części i mechanizmów oraz pokrycia płóciennego. Kadłuby zostaną dodatkowo wyposażone w metalowy bagażnik oraz radiostację nadawczo-odbiorczą. Rzecz jasna, że dodatkowe wyposażenie jest wbudowywane w trakcie wykonywania naprawy i jako takie przedstawiane na bieżąco w Instytucie Lotnictwa celem opiniowania i zatwierdzania. Takie postępowanie pozwala na uniknięcie wielu kłopotów, które często się zdarzają przy produkcji lotniczej dokonywanej w oparciu o wadliwą dokumentację techniczną lub bez niej.

— A skrzydła i stateczniki?

— Niezależnie od naprawy kadłubów wykonujemy nowe zupełnie skrzydła wraz z lotkami i klapami, jak również całkowicie nowe stateczniki pionowe i poziome. Skrzydła i stateczniki wykonujemy na podstawie oryginalnej dokumentacji dostarczonej nam przez producenta — zakłady lotnicze Zlin z CSR. Ale i w tym przypadku zachodzi potrzeba dokonywania pewnych zmian, koniecznych ze względów technologicznych i materiałowych. Zmiany te zresztą są dokumentowane przez specjalistę z Biura Konstruktorskiego Aeroklubu PRL, a następnie opiniowane i zatwierdzane w Instytucie Lotnictwa.

— Jak ocenia Pan przydatność samolotów po przeprowadzonym remoncie generalnym?

— Przyjmujemy, że naprawione kadłuby konstrukcji metalowej, wyposażone w nowe skrzydła i stateczniki, będą stanowiły wartość bez przesady zupełnie nowego samolotu. Pozostaje jeszcze tylko do wyjaśnienia sprawa silników. Na polecenie Głównego Inżyniera Aeroklubu PRL wybudowane silniki przekazano już w całości do Warszawy, gdzie zostaną poddane regeneracji.

— Czy zadecydowano już o kolorze Zlinów?

— Tak. Samoloty Zlin będą srebrne z uzupełnieniem koloru granatowego względnie czerwonego. Można więc do tego dodać jeszcze, że maszyny te będą teraz miały wygląd bardziej sportowy, a tym samym atrakcyjny.

— Kiedy piloci aeroklubów regionalnych otrzymają te samoloty do eksploatacji?

— W miesiącu kwietniu przeprowadziliśmy próbę z pierwszym egzemplarzem. Następne samoloty zgodnie z harmonogramem będziemy wypuszczać każdego miesiąca, z tym, że ostatnie maszyny wyjdą z naszego zakładu w czwartym kwartale.

— Jak dalece pracownicy zakładu dorośli do zadań, które stawia przed nimi produkcja sprzętu lotniczego?

— Swoją działalność zakład rozpoczął półtora roku temu, przy czym pracowników w pełni wykwalifikowanych było jedynie dwóch na ogólną ilość ponad pięćdziesięciu. Obecnie są to ludzie pracujący z zamiłowaniem w tej dziedzinie lotnictwa. Już dzisiaj wśród nich są pracownicy wyróżniający się do tego stopnia, iż mogą rywalizować z najlepszymi w Polsce. Do najlepszych można zaliczyć dwóch brygadzistów stolarzy: Jana Drozda, produkującego dźwigary i Jana Filara, składającego skrzydła.

— Za ile lat będziemy mieli nowe polskie samoloty?

— Sądzę, że za dwa lata nasz zakład wypuści pierwszy egzemplarz samolotu sportowego.

— Gdzie Pan zamierza spędzić urlop, oczywiście w tym roku?

— W Wyczynowej Szkole Szybowcowej na Żarze.

— Pana hobby, Panie Władysławie?

— Warsztat lotniczy.

— A poza lotnictwem?

— Wychowanie dzieci i łowienie ryb!

rozmawiał
TADEUSZ MALINOWSKI

Dwóch czołowych ludzi polskiego szybownictwa: Władysław Janica — szef Lotniczych Zakładów Naprawczych w Krośnie (z lewej) i Edward Makula, aktualny szybowcowy mistrz Polski.

WŁADYSŁAW Janica po ukończeniu szkoły mechaników lotniczych w 1931 roku przeniesiony zostaje na stanowisko mechanika samolotowego do Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. Jego szefem jest starszy majster Marceli Kosiedowski, obecnie podpułkownik. Komendantem szkoły był wtedy mjr Bolesław Stachoń, który zainicjował na terenie szkoły budowę dwóch pierwszych szybowców „Komar" konstrukcji Antoniego Kocjana. Władysław Janica wchodził w skład grupy wojskowej w Grudziądzu, budującej ten szybowiec na przełomie 1931 i 1932 roku.

Jako wojskowy bierze udział w wyprawie szybowcowej do Ustianowej w sierpniu 1932 roku. Następnego roku przebywa tam od wiosny do jesieni. W 1934 roku jest współbudowniczym Wojskowego Obozu Szybowcowego w Ustianowej. Od 1934 do 1939, już jako cywil pełni tam funkcję kierownika techniczno-warsztatowego. Początkowo dysponował sześcioma szybowcami (1932 r.) Liczba tych szybowców wzrosła do siedmiuset różnych typów w 1939 roku. Były tam między innymi takie szybowce jak: Wrona, Żaba, CWJ-bis, Czajka-1, Czajka-2, Salamandra, Komar, SG-33/34, CW-7, CW-8, Sroka, Sokół, Orlik, Delfin i PWS-101.

W 1935 roku otrzymuje w uznaniu za pracę w lotnictwie sportowym Medal Aeroklubu Rzeczypospolitej. Od stycznia 1937 roku Ustianowę przejmuje Ministerstwo Komunikacji, a kierownictwo mjr Edward Peterek (Obóz Szybowcowy). W 1937 Władysław Janica wchodzi w skład ekipy technicznej na Międzynarodowe Zawody Szybowcowe w Wasserkuppe. W czasie okupacji prześladowany przez Niemców przebywa w więzieniu tarnowskim, w Oświęcimiu i na Montelupich w Krakowie.

Od września 1944 roku pracuje w Zakładach Lotniczych w Mielcu. Wysłany w grudniu 1944 roku do Szkoły Pilotów w Zamościu, kończy ją w lutym 1945 roku jako pierwszy wyszkolony pilot po wojnie w Polsce. Następnie wraca do Mielca, gdzie pracuje jako kurier-pilot.

W czerwcu 1945 roku przenosi się do Bielska Białej, gdzie wspólnie z Adamem Gawędą i Tadeuszem Puchajdą organizuje Ośrodek Szybowcowy MK (między innymi Szkołę Szybowcową w Goleszowie, pierwsze kursy na Żarze, warsztaty szybowcowe w Białej, odbudowę zdewastowanego lotniska Aleksandrowice).

Od 1945 do 1948 roku pracuje w charakterze kierownika warsztatów szybowcowych w Bielsku (Instytut Szybownictwa). W 1946 roku jest szefem technicznym polskiej ekipy szybowcowej do Samedan w Szwajcarii, która wyjechała z „Sępem", prototypem wykonanym w tych warsztatach. W 1948 roku zostaje przeniesiony do Warszawy do Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, gdzie zatrudniono go na stanowisku starszego radcy do spraw eksploatacji i napraw sprzętu lotniczego. Od 1951 roku jest dyrektorem Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego.

W maju 1942 roku zostaje przeniesiony na stanowisko szefa technicznego Zarządu Głównego Ligi Lotniczej. Pełni tę funkcję do lutego 1958 roku (po zjednoczeniu w LPŻ, a następnie w reaktywowanym Aeroklubie PRL). W 1954 roku jest szefem technicznym Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych w Lesznie, a w 1956 roku kierownikiem technicznym ekipy polskiej na Szybowcowe Mistrzostwa Świata we Francji. W lutym 1958 roku zostaje szefem technicznym Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie, gdzie zdobył sobie szacunek i opinię świetnego fachowca i organizatora.

W sierpniu 1958 roku zostaje oddelegowany do zorganizowania Lotniczych Zakładów Naprawczych Aeroklubu PRL w Krośnie. Za pracę nad rozwojem lotnictwa sportowego, odznaczony został w 1938 r. Brązowym, w 1946 r. Srebrnym, a w 1956 Złotym Krzyżem Zasługi. Władysław Janica jest pilotem szybowcowym i samolotowym. (m)

RADAR NA OKĘCIU

Centralny Port Lotniczy Warszawa-Okęcie otrzymał niedawno radar lotniskowy. To nowoczesne urządzenie o dużym zasięgu zostało całkowicie opracowane i wykonane w kraju, co jest poważnym osiągnięciem naszych naukowców i inżynierów. Nowy radar jest pierwszym zwiastunem unowocześniania wyposażenia radionawigacyjnego naszych lotnisk komunikacyjnych.

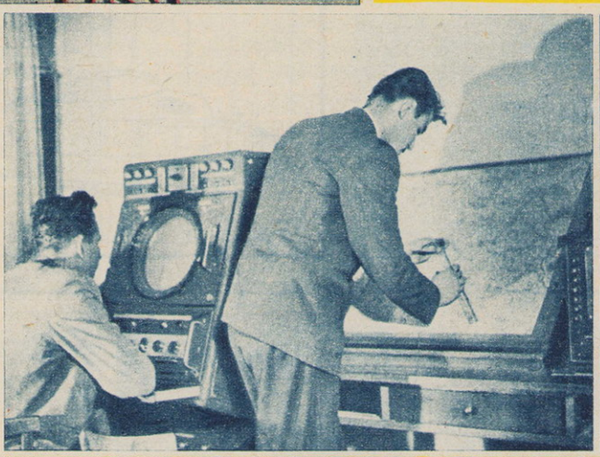
Opis techniczny polskiego urządzenia radarowego zamieścimy w jednym z następnych „Przeglądów lotnictwa cywilnego" — dziś podajemy pierwszy fotoreportaż z Okęcia wykonany przez JERZEGO BARANOWSKIEGO.

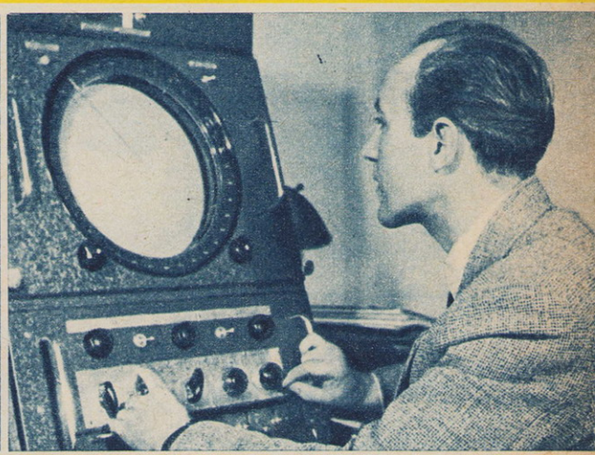
NA ZDJĘCIACH:

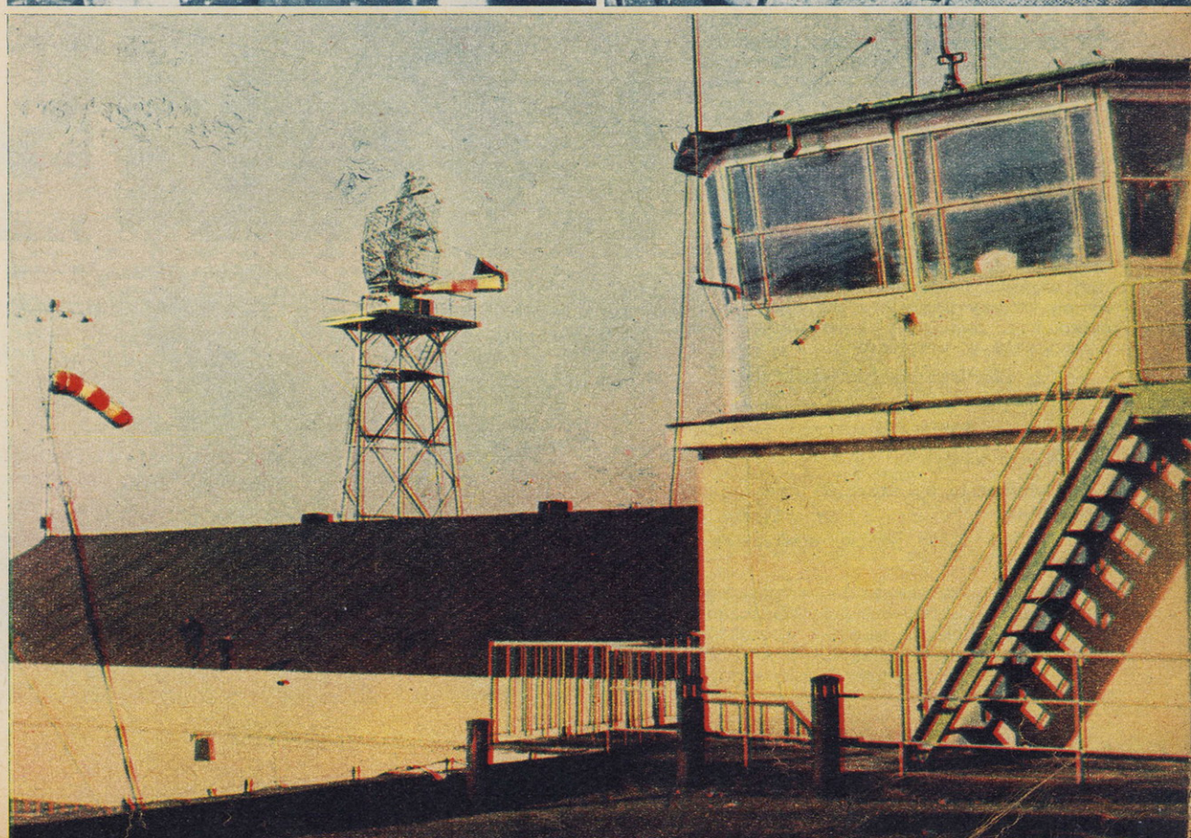
U góry: Obrotowa antena radarowa umieszczona na wysokim maszcie stalowym

Obok, z prawej: Operatorzy Jan Witkowski i Romuald Kotarski oraz Jan Wyszomirski podczas pracy przy ekranie kontrolnym radaru.

U dołu: Wieża kontroli rejonu lotniska Warszawa — Okęcie. Na drugim planie jest widoczna antena radarowa.







(Prawo przedruku zastrzeżone)

Szybowiec wyczynowy SG-28

SZYBOWIEC wyczynowy SG-28 konstrukcji inż. Szczepana Grzeszczyka oblatany został w 1932 r. Był to jeden z pierwszych szybowców polskiej konstrukcji, protoplasta następnych szybowców wyczynowych tego samego konstruktora, którego nazwisko ściśle łączy się z historią polskiego szybownictwa. W lipcu 1932 r. szybowiec SG-28 pilotowany przez konstruktora brał udział w Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Rhön (Niemcy), startując w kategorii rekordowej. Pomimo że szybowiec ten w jednym z dni zawodów osiągnął największą wysokość lotu w swej grupie, a w ogólnej klasyfikacji za loty ponad 300 m zdobył 5 miejsce na 10 zawodników nagrodzonych, nie odniósł ostatecznie większych sukcesów ze względu na zły stan zdrowia inż. Grzeszczyka po wypadku w Bezmiechowej. Oba biorące udział w zawodach szybowce konstrukcji inż. Grzeszczyka: SG-21 i SG-28 zdobyły dla Aeroklubu Rzeczypospolitej nagrodę honorową. W dniu 21 czerwca 1933 r. na szybowcu SG-28 ustanowiony został w Bezmiechowej przez Bolesława Baranowskiego pierwszy poważniejszy rekord polski, wynoszący 10 h 40 minut.

Szybowiec SG-28 był wolnonośnym grzbietopłatem. Płat spoczywał na piramidzie, która jednocześnie była owiewką osłony kabiny. Konstrukcja płata jednodźwigarowa z kesonem noskowym i z pomocniczym skośnym dźwigarem. Profil płata Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie Nr 192, 248, 289. Charakterystyczną cechą płata było pokrycie płócienne jedynie przyklejane do żeber, a nie przyszywane.

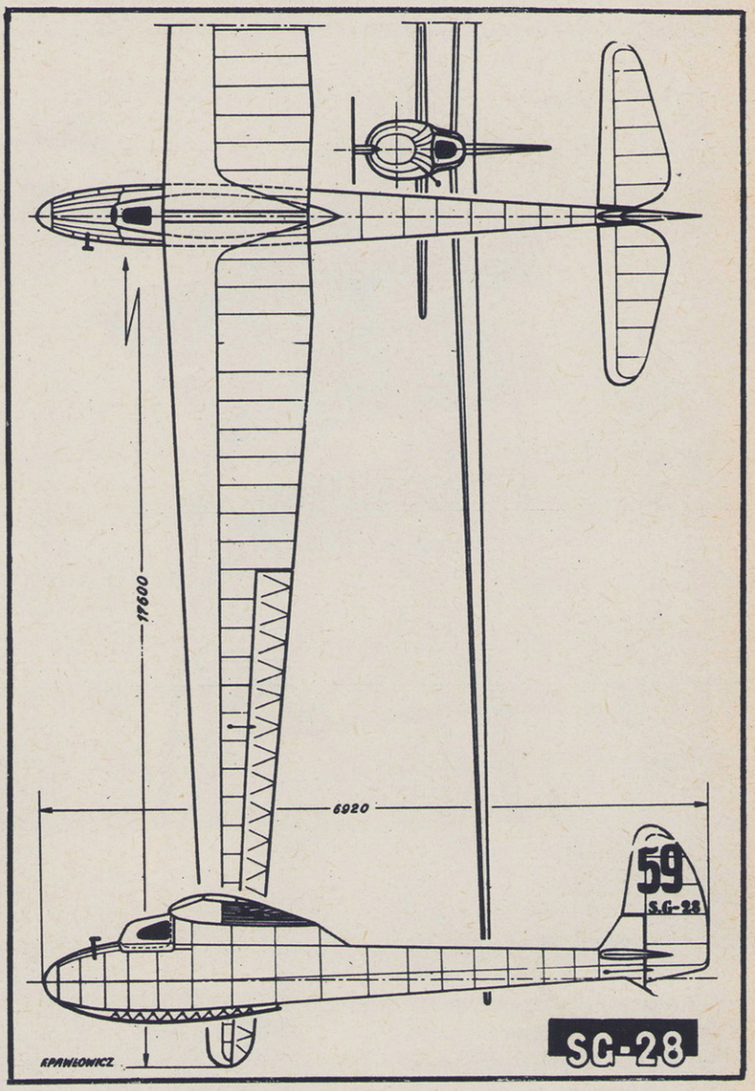
Kadłub o małym przekroju (w przedniej części eliptyczny, w tylnej — kolisty). Konstrukcja kadłuba półskorupowa, pokrycie sklejkowe. Ster kierunku o dużej powierzchni. Statecznik pionowy stanowił całość z kadłubem. Usterzenie wysokości bez statecznika poziomego. Kabina pilota całkowicie zakryta, ze zdejmowaną osłoną wykonaną ze sklejki i posiadającą otwory okienne.

W późniejszym okresie osłona ta została zamieniona osłoną o lepszej widoczności (szkielet rurkowy kryty celuloidem). Jesionowa płoza zaopatrzona była w amortyzację powietrzną.

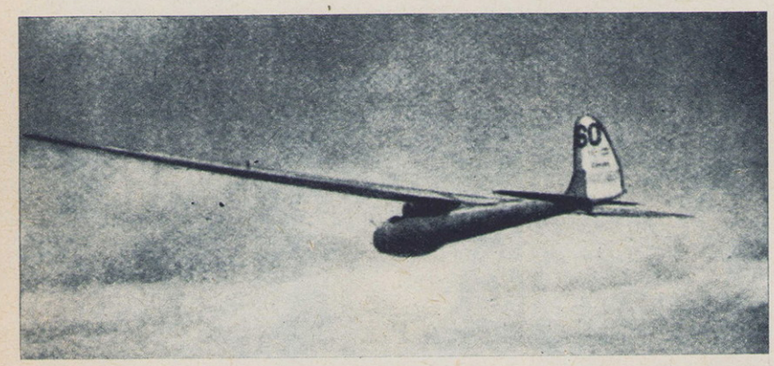
FELIKS PAWŁOWICZ

DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość	—	17,60 m
Długość	—	6,92 m
Wysokość	—	1,30 m
Powierzchnia nośna	—	17,80 m²
Wydłużenie	—	17,41
Prędkość opadania	—	0,61 m/sek
Ciężar własny	—	132 kG
Ciężar w locie	—	202 kG
Ciężar max.	—	222 kG



(Foto ze zbiorów autora)



„PRIMORCE" W WARSZAWIE

Z początkiem roku donieśliśmy o darze noworocznym jaki Aeroklub PRL otrzymał od Centralnego Komitetu DOSAAF ZSRR. Podarunkiem tym są dwa szybowce KAI-12 „Primorec", które znajdują się już w Aeroklubie Warszawskim na Gocławiu.

W związku z tym przeprowadziliśmy krótką rozmowę z instruktorem szybowcowym AW Andrzejem Koskowskim. Oto co on powiedział:

— Jest to szybowiec szkolny zbliżony osiągami do „Czapli", lecz bardziej od niej sterowny. Oczywiście jest on odporny na zmiany atmosferyczne z uwagi na całkowicie metalową konstrukcję oraz wytrzymały w eksploatacji.

— Czy Pan latał na tym szybowcu?

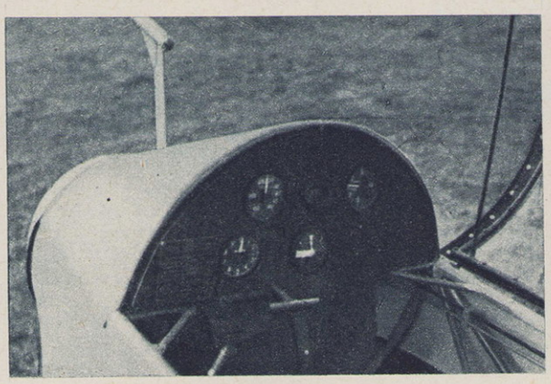
— Tak. W ośrodku szybowcowym w Równem — Związek Radziecki.

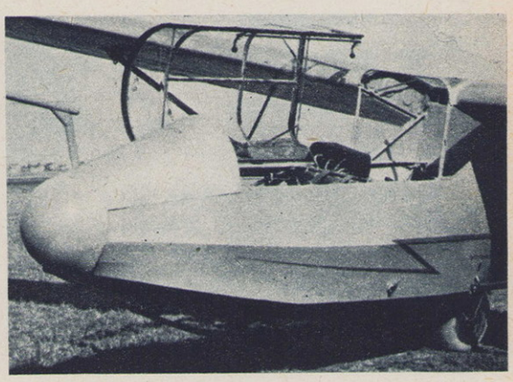
— Kiedy to było?

— Dwudziestego drugiego lipca ubiegłego roku.

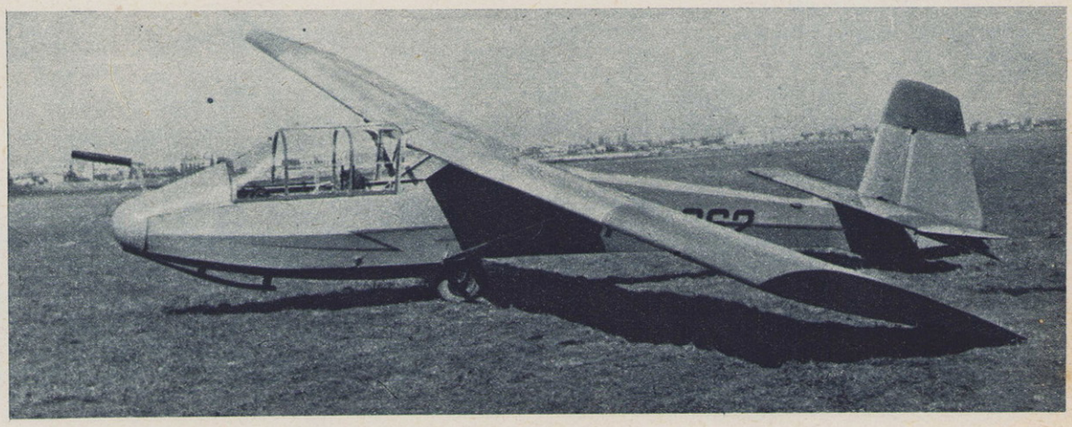
— Co Pan może jeszcze powiedzieć o tym szybowcu?

— Stanowi on zasadnicze wyposażenie szybownictwa radzieckiego. Widoczność doskonała. Fotel dla pilota i instruktora wygodniejszy niż w „Czapli". Moim zdaniem szybowiec ten przyda się nam w szkoleniu. (m)





Szybowce „Primorec" na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego.



MORAVAN HC-2 „HELI-BABY" ● CSR

UDANY, lekki śmigłowiec konstrukcji inż. Jarosława Slechty oznaczony HC-2, którego oblatanie nastąpiło w 1954 r., jest od 1958 r. produkowany seryjnie w zakładach „Moravan" w Ostrakowicach.

HC-2 „Heli-Baby" jest dwumiejscowym śmigłowcem uniwersalnym. Może on służyć do taniego szkolenia pilotów śmigłowcowych, do celów łączności, lekkich prac rolniczych, przewozów sanitarnych i innych podobnych przeznaczeń.

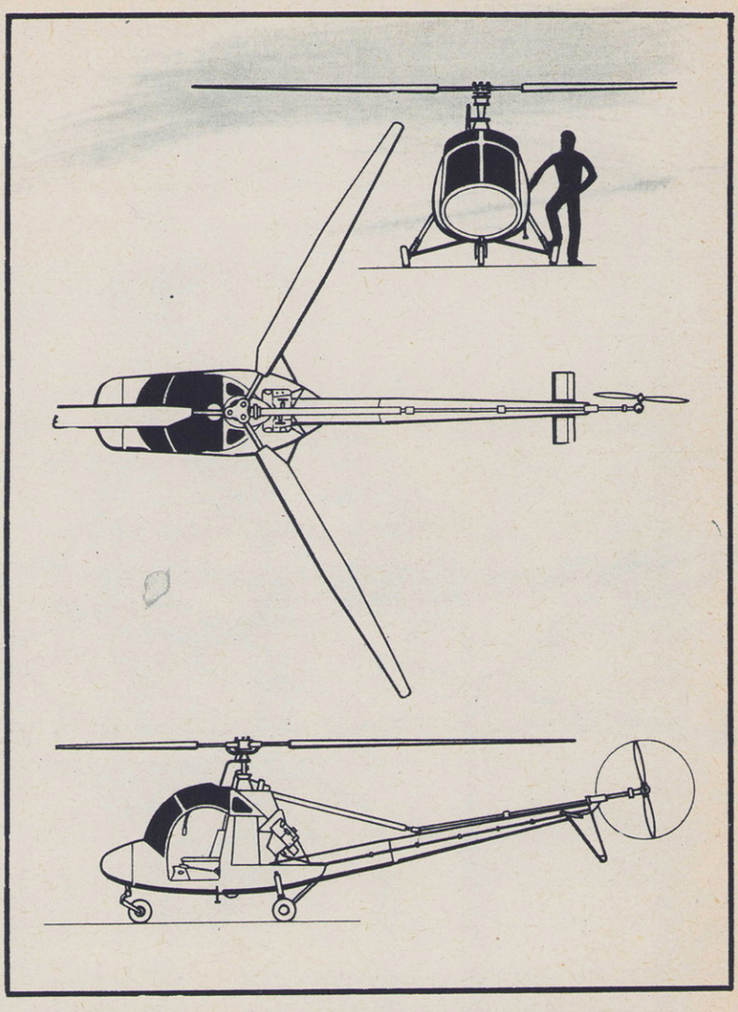
HC-2 jest zbudowany w układzie jednowirnikowym, ze śmigłem ogonowym.

Wirnik nośny trójłopatowy; łopaty drewniane, kryte sklejką i płótnem. Śmigło ogonowe dwułopatowe, drewniane umieszczone z prawej strony belki ogonowej.

Konstrukcja kadłuba skorupowa, metalowa (z lekkiego stopu). Kabina pilotów z miejscami obok siebie (dwuster) jest oszklona tylko z góry i z przodu. Boczne otwory umożliwiają wygodny dostęp do kabiny. Belka ogonowa o przekroju kołowym zakończona jest niewielkim statecznikiem poziomym.

Podwozie trójkołowe.

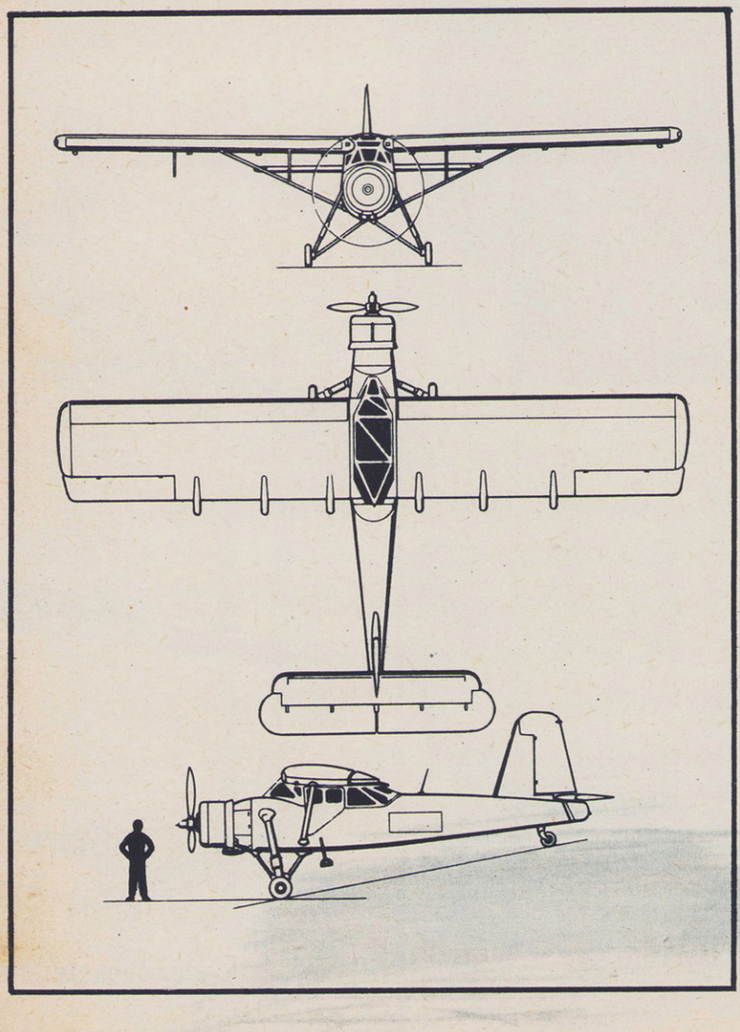
Napęd stanowi silnik tłokowy płaski Praga DH o mocy 80 KM, ustawiony ukośnie za kabiną załogi. Zbiorniki paliwa umieszczone pod silnikiem mają pojemność 70 l. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Osiągi:		
Średnica wirnika	— 8,8 m		Prędkość maksymalna	— 126	km/h
Długość	— 10,46 m		Prędkość przelotowa	— 100	km/h
Wysokość	— 2,55 m		Pułap	— 3 030	m
Ciężary:			Zasięg	— 150	km
Ciężar własny	— 370 kG				
Ciężar w locie	— 580 kG				

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



PRESTWICK „PIONEER" ● WIELKA BRYTANIA

SAMOLOT Prestwick „Pioneer" nie jest konstrukcją nową, jednakże samoloty tej klasy, a zwłaszcza udane, nie starzeją się tak szybko. Jest to samolot specjalnie przystosowany do operowania z krótkich, nieprzygotowanych lotnisk w trudnym i niedostępnym terenie, do tego przy prymitywnej obsłudze. Doświadczenie zdobyte przy eksploatacji samolotów „Pioneer" w dżunglach i okolicach górzystych wykazały duże zalety samolotu. Okazało się, że jako „lotnisko" dla „Pioneera" wystarczy pas jako tako wyrównanego terenu o długości zaledwie 137 m.

„Pioneer" jest 5-miejscowym, jednosilnikowym, zastrzałowym górnopłatem o konstrukcji całkowicie metalowej.

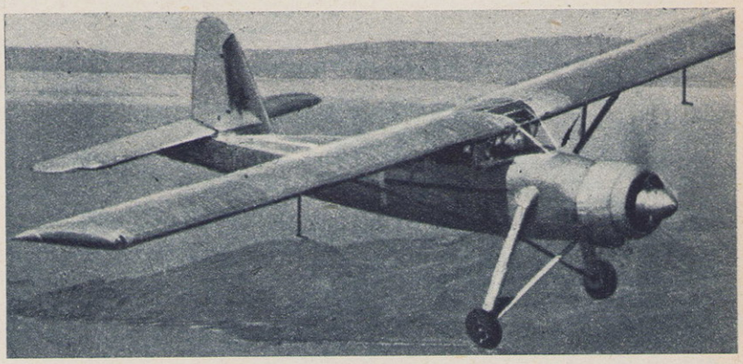
Płat o konstrukcji dwudźwigarowej wyposażony jest w wysuwane skrzela na całej krawędzi natarcia oraz w szczelinowe klapy-poszerzacze o dużej powierzchni. Skrzydła wsparte są do kadłuba parą pojedynczych zastrzałów.

Kadłub o przekroju zbliżonym do okrągłego, konstrukcji skorupowej, mieści pod płatem oszkloną kabinę dla pilota i czterech pasażerów.

Statecznik poziomy, wsparty zastrzałami, jest przestawiany elektrycznie. Stery kryte płótnem.

Podwozie klasyczne, stałe. Podwozie główne trójgoleniowe, koła o niskim ciśnieniu (2 kG/cm²).

Silnik tłokowy, gwiazdowy Alvic „Leonides" 503/7 o mocy 540 KM. Śmigło przestawialne trójłopatowe. (JS)

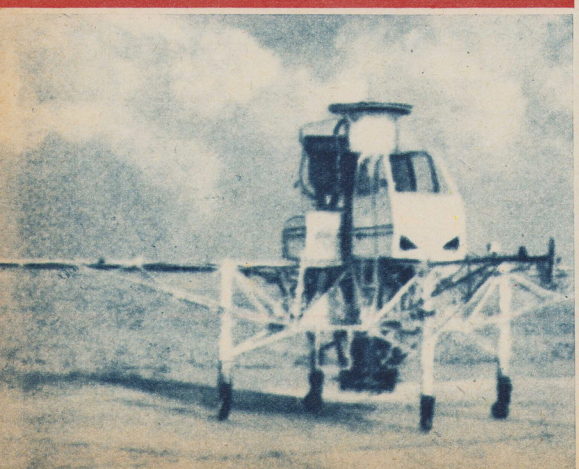


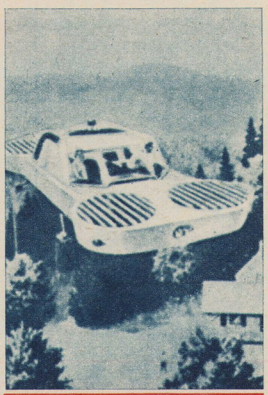
DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Osiągi:		
Rozpiętość	— 15,17 m		Prędkość maksymalna	— 233,5	km/h
Długość	— 10,49 m		Prędkość przelotowa	— 183,5	km/h
Wysokość	— 4,31 m		Prędkość min. (bez gazu)	— 69	km/h
Powierzchnia nośna	— 36,2 m²		Prędkość min. (na gazie)	— 55	km/h
			Pułap	— 4 880	m
Ciężary:			Zasięg	— 1 314	km
			Rozbieg	— 73	m
			Start na przeszkodę 15 m	— 210	m
Ciężar w locie	— 2 630 kG		Lądowanie znad przeszkody 15 m	— 183	m
Obciążenie pow.	— 72,7 kG/m²				
Obciążenie mocy	— 4,7 kG/KM		Dobieg	— 55	m

TURBOLOT

„Turbolot" na lotnisku doświadczalnym.





„Autolot" wirnikowy niedalekiej przyszłości. Kto wie czy niebawem nie pojawią się podobne pojazdy oparte na zasadzie „Turbolotu"?

WE współczesnej technice lotniczej jesteśmy obecnie świadkami intensywnych prac doświadczalnych nad zagadnieniem pionowego startu i lądowania samolotów. Prace te zmierzają do wyeliminowania w przyszłości dzisiejszych lotnisk, zaopatrzonych w długie betonowe drogi startowe, których koszt sięga już astronomicznych wielkości.

Jednym ze sposobów realizacji pionowego startu samolotu jest skierowanie ciągu jego silników odrzutowych pionowo w dół. Gdy ciąg ten przewyższa ciężar samolotu, unosi się on w górę podobnie jak balon lub śmigłowiec.

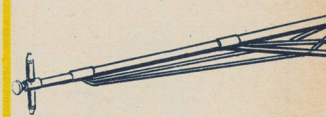
Zagadnienie pionowego startu samolotu „na ciągu" jest jednak proste tylko w swej zasadzie. Praktyczna realizacja jest utrudniana przez szereg problemów nieznanych samolotom startującym i lądującym „na prędkości", jak np. sterowność i stateczność w zawisie, bezpieczeństwo w przypadku defektu silnika itd.

Dla rozwiązania tego węzła trudności piętrzących się przed konstruktorami samolotów pionowo startujących i lądujących budowane bywają w różnych krajach specjalne latające stoiska badawcze. Jednym z nich jest radziecki „Turbolot", demonstrowany publicznie po raz pierwszy w roku ubiegłym w Moskwie, podczas pokazów z okazji Święta Lotnictwa w Tuszyno.

„Turbolot" składa się z jednego silnika turboodrzutowego ze sprężarką osiową, zabudowanego do pracy w pozycji pionowej, zakrytej kabiny pilota, podwozia i konstrukcji wysięgnikowej podtrzymującej z czterech stron ramiona

Si

Zbiorniki pa



Samopisz
pom

KONSTRUKCJE „TURBO

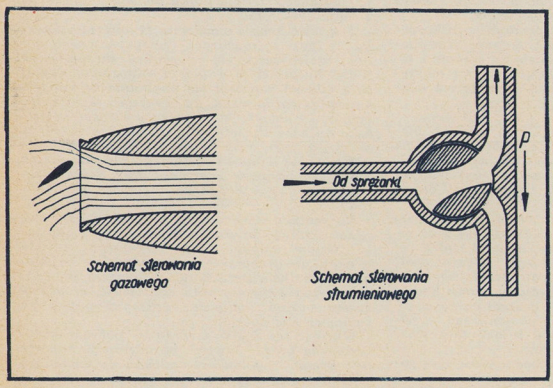
dysz sterujących. Oczywiście silnik „Turbolota" zaopatrzony jest w system zbiorników paliwowych i normalny osprzęt. Poza tym w dyszy wylotowej znalazły pomieszczenie pewne elementy układu sterowania aparatem.

Aby utrzymać w równowadze aparat latający typu „Turbolota", pilot musi mieć możliwości sterowania jego wahań wokół trzech głównych osi wzajemnie prostopadłych (podłużnej, poprzecznej i pionowej). Dla stworzenia tej właśnie możliwości „Turbolot" ma cztery rurowe wysięgniki, na końcu których umieszczone są dysze wylotowe sprężonego powietrza (4—6 atn) wytwarzanego przez sprężarkę. Skierowując odpowiednio dysze oraz otwierając i przymykając ich wylot, pilot stwarza momenty obrotowe obracające aparat wokół dowolnej osi. Ale sterowanie przy pomocy dysz, czyli sterowanie pneumatyczne, nie jest jedyną metodą zapewnienia równowagi „Turbolota". Inny ster, tzw. „gazowy", o odmiennej zasadzie działania, umieszczony jest w strumieniu gazów wylotowych silnika. Ten ster podobny jest właściwie do sterów zwykłych samolotów, gdyż działa na zasadzie aerodynamicznej — wytwarza siłę na skutek opływu profilu przez gaz o wysokiej prędkości.

Podwozie „Turbolota" ma cztery golenie z amortyzatorami przystosowanymi do pochłaniania dużej energii. Kabina pilota zawiera sterownice o układzie podobnym do śmigłowca oraz komplet niezbędnych przyrządów pokładowych. Bez wątpienia aparat wyposażony jest w urządzenia ustatecznijące go automatycznie, podobnie jak np. we francuskim „Atar-Volant".

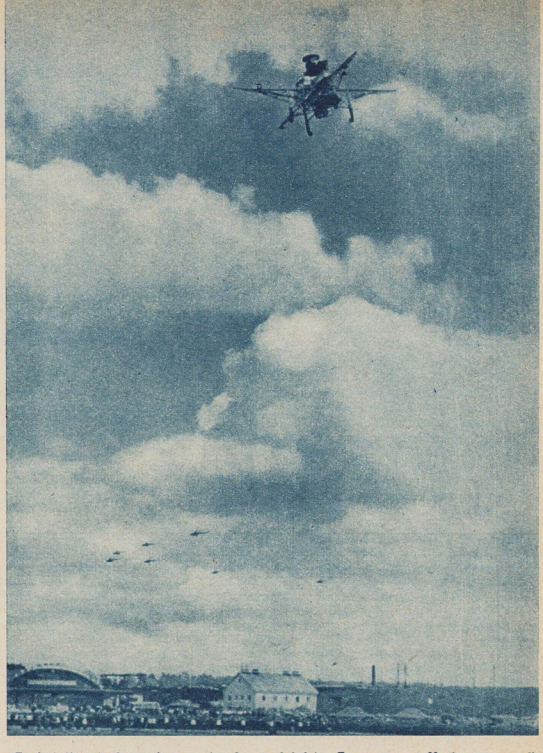
„Turbolot" jest dziełem zespołu pracowników jednego z radzieckich instytutów naukowo-badawczych, kierowanego przez inżynierów A. Rafaelianca i G. Łapszyna. Wszelkie próby w locie wykonywał na „Turbolocie" pilot doświadczalny J. Garnajew.

Zbudowanie „Turbolota" i jego udane próby wskazują, że skonstruowanie samolotu odrzutowego pionowo startującego i lądującego jest już w ZSRR sprawą niedalekiej przyszłości. (RW)

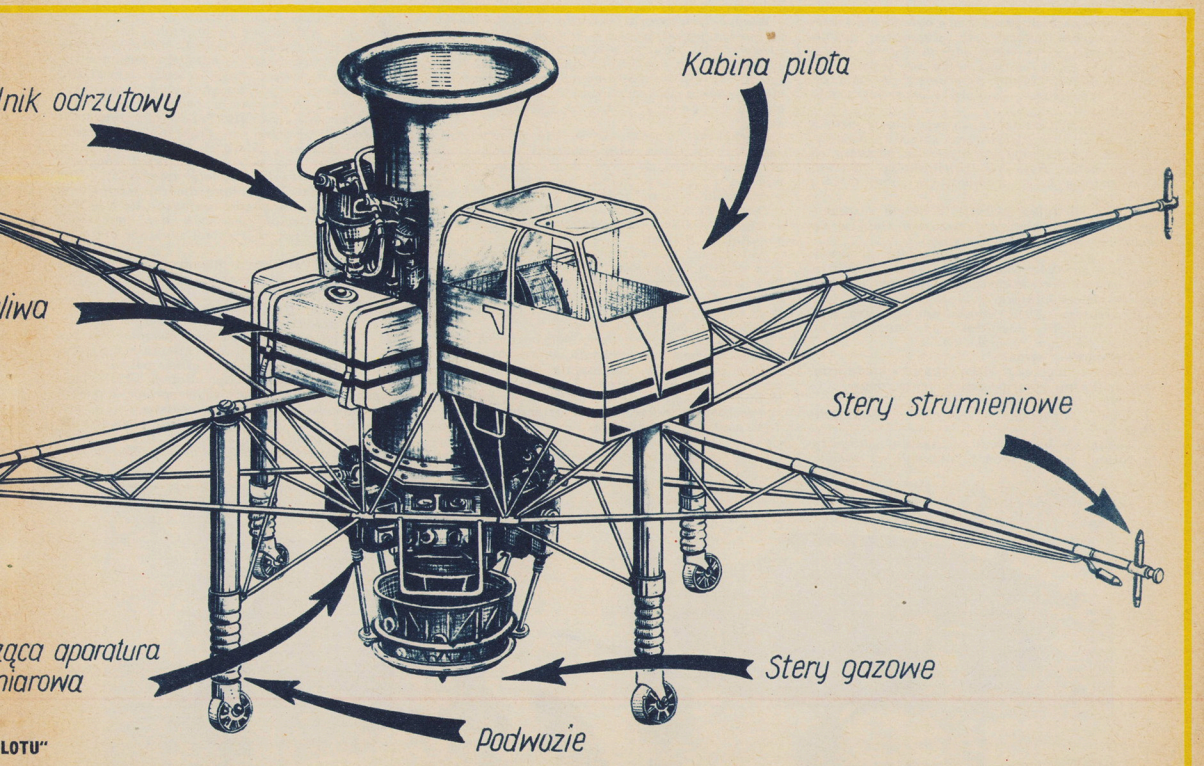


Schemat sterowania gazowego

Schemat sterowania strumieniowego



„Turbolot" w locie, podczas pokazów na lotnisku Tuszyno pod Moskwą z okazji Święta Lotnictwa ZSRR — 1958.



LOTU"

„Nalot" trwał siedem minut

TADEUSZ MALINOWSKI

Dnia 3 maja br. minęła piętnasta rocznica niezwykle śmiałego wypadu dywersyjnego Armii Krajowej na lotnisko Bielany, podczas którego zniszczono 5 samolotów transportowych Ju-52, a 3 dalsze uszkodzono. Maszyny te załadowane były materiałem i sprzętem wojennym przeznaczonym na front wschodni. W akcji tej wzięło udział 18 żołnierzy oddziału specjalnego „Osjan": strz. „Arbuz" (Stanisław Pietrzak), kpr. pchor. „Boryna" (Stanisław Flakowicz), kpr. pchor. „Edmund" (Edmund Markowski), sierż. pchor. „Fredro" (Zbigniew Horodyński), kpt. „Jan" (Jan Kajus Andrzejewski), sierż. pchor. „Jodła" (Mieczysław Horoch), plut. pchor. „Kuba" (Konrad Bittner), kpr. pchor. „Łodzia" (Zygmunt Kurnatowski), plut. pchor. „Mały" (Hieronim Lubomiński), kpr. pchor. „Miś" (Marian Pytkowski), sierż. pchor. „Oliwa" (Jerzy Zaufal), strz. „Pożoga" (Andrzej Horodyński), kpr. „Stanisław" (Stanisław Cwil), sierż. pchor. pil. „Spad" (Aleksander Wąsowicz), por. „Traktor" (Jerzy Jesiołowski), por. „Witold" (Witold Matuszewski), plut. „Wojtek" oraz kpr. pchor. „Żbik" (Ryszard Jesiołowski). Poniższa opowieść dokumentalna została napisana na podstawie relacji uczestników tej akcji dywersyjnej polskiego podziemia.

SZLI niemal bezszelestnie szykiem ubezpieczonym. Czasem niejeden w myślach posłał stłumione przekleństwo, potykając się o jakiś kamień lub dołek wykrzywiający boleśnie nogę. Gdy po lewej stronie minęli mały kościółek, skręcili w prawo. Maszerowali teraz polną drogą, która prowadziła ich prosto na lotnisko.

Noc była dość jasna. Tylko od czasu do czasu ciemne chmury płynące leniwie po niebie zakrywały złotawy księżyc. Wówczas idący młodzi ludzie czuli się pewniejsi. Do walki wychodzili z mroków nocy i po wykonaniu zadania rozpływali się w ciemności. Noc była ich tarczą. Pod jej osłoną w obliczu niebezpieczeństwa stąpali równie śmiało jak ktoś codziennie rano idący do pracy.

Gdzieś w pobliżu lotniska raptownie przypadli do ziemi. To tylko psy z okolicznych gospodarstw głośnym ujadaniem przerwały ciszę. Chłopcy sunęli teraz jak węże, nie zważając na psi koncert.

Znieruchomieli na chwilę, gdy księżyc wychylił się spoza chmur jak zjawa i zaczął się do nich uśmiechać. Nie rozumieli go. Czyżby to miały być kpiny, zachęta czy też ostrzeżenie? Żachnęli się i lekko poderwali swe ciała do czołgania. Wilgotna, czarna ziemia, pachnąca osobliwym aromatem, maskowała ich obecność i przybliżała upragniony cel.

Wkrótce przeszli przez druty ogrodzenia i wtedy ich oczom ukazał się wspaniały widok. Wstrzymali na moment oddech, żywiej zabiły serca, a oczy, w których kryła się zemsta, błysnęły radością. Silniej przycisnęli do ciała pistolety maszynowe, granaty i materiał wybuchowy.

Oto w odległości około osiemdziesięciu metrów stały przed nimi wyzywająco samoloty niemieckie. Ich czarne kontury wyraźnie odcinały się na tle nieba. Były to trójsilnikowe maszyny transportowe Ju-52 produkowane przez zakłady Junkersa.

Trochę się tylko zdziwili. Wstępne rozpoznanie stwierdziło pięć, a tymczasem stały w sąsiedztwie jeszcze trzy samoloty.

Kpt. „Jan" i „Oliwa" spoglądali na prawo w stronę baraków, skąd można było się spodziewać patroli niemieckich, czuwającccyh nad bezpieczeństwem lotniska.

Tymczasem „Spad" dowodzący całością uderzenia rozdzielił wszystkim znane im zresztą już zadania, po czym zapytał cicho:

— Wszystko jasne?

Następnie wyczekał kilka sekund i kiedy usłyszał delikatny pomruk zadowolenia, dodał:

— No... to jazda wiara. Ruszamy...

„Spad" popatrzył na zegarek: dochodziła 23.32.

Osiemnastu ludzi armii podziemnej jakby ożyło. Silniej ścisnęli broń i pomknęli ku samolotom czujni, odważni, gotowi w każdej chwili zmierzyć swe siły z nieprzyjacielem.

Te kilkadziesiąt metrów przebyli w rekordowym czasie. Biegli wypełnić zadanie. Nie zdawali sobie może nawet w tej chwili sprawy z tego, że każdy metr przybliżający ich ku maszynom wroga mógł być ostatnią sekundą ich młodego jeszcze życia.

SMIAŁY projekt ataku na lotnisko bielańskie w Warszawie, którego autorem był kpt. „Jan", długo nie mógł się doczekać realizacji. Mimo iż „Jan" zabiegał o zgodę władz zwierzchnich, każdorazowo otrzymywał odpowiedź odmowną.

Zamiar przeprowadzenia akcji dywersyjnej powstał w 1943 roku. Kpt. „Jan" odbywając samotne przejażdżki rowerowe drogami wokół pól startowych lotniska bielańskiego rozważał ogólne założenie i możliwości powodzenia sabotażu dokonanego przez oddział specjalny Armii Krajowej. Po gruntownej analizie doszedł on do wniosku, że atak, aczkolwiek ryzykowny, ma wszelkie szanse urzeczywistnienia i jako taki może całkowicie zaskoczyć Niemców.

Wreszcie któregoś dnia, z początkiem 1944 roku, „Jan" otrzymał upragnione zezwolenie na dokonanie akcji dywersyjnej na lotnisko Bielany. Niestety, zezwolenie to zawierało zastrzeżenie zabraniające mu udziału w przedsięwzięciu.

Władze zwierzchnie uważały akcję bielańską za bardzo niebezpieczną i dlatego też kapitana „Jana", jako jednego z najzdolniejszych i najodważniejszych dowódców dywersji Armii Krajowej, starało się odsunąć od niej, mając dla niego zadania większej wagi. Tym właśnie można sobie tłumaczyć zakaz uczestnictwa w tej akcji.

Oczywiście zastrzeżenie to nie przeszkodziło „Janowi" w roztoczeniu osobistej pieczy nad przygotowaniami do akcji, które trwały blisko miesiąc. Przed tym jednak zdecydował się powierzyć dowodzenie jednemu z dwóch podchorążych. Oni to na jego polecenie opracowali — każdy oddzielnie — szczegółowy plan uderzenia na lotnisko Bielany.

Zadanie to, jako ćwiczenie aplikacyjne na stopień oficera, otrzymali: sierżant podchorąży pilot „Spad", przedwojenny absolwent Szkoły Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Radomiu oraz sierżant podchorąży „Oliwa". Dwóch ludzi stanęło więc do nielada egzaminu.

Projekt opracowany przez podchorążych obejmował koncentrację oddziału, dowóz broni, podejście do lotniska, zniszczenie samolotów, odwrót i przechowanie broni. Zadanie uwzględniało również zachowanie się oddziału na wypadek ewentualnego zaskoczenia przez wroga.

Po wnikliwym rozważeniu dwóch różnych wariantów przeprowadzenia ataku na lotnisko bielańskie, przyjęto i zaakceptowano w końcu plan ostateczny akcji. Sprawę dowozu broni, jej zdania i przechowania zaczerpnięto z projektu „Oliwy". Miejsce koncentracji zaaprobowano zgodnie z ustnymi uwagami por. „Sawicza" (Juliana Barkasa), dowódcy oddziału specjalnego „Osjan". Natomiast całość akcji na lotnisko oraz odwrót z Bielan wzięto z zadania opracowanego przez „Spada", któremu kpt. „Jan" powierzył dowodzenie oddziałem dywersyjnym.

Po zakończeniu przygotowań oraz dokonaniu szeregu obserwacji lotniska i jego okolic czekano już tylko na odpowiedni dzień nadający się do uderzenia. W niedługim czasie kpt. „Jan", po otrzymaniu meldunku o samolotach transportowych Ju-52 załadowanych materiałem i sprzętem wojennym przeznaczonym na front wschodni, wyznaczył termin ataku na noc z dnia 3 na 4 maja 1944 roku.

Tak więc 3 maja o godzinie 21 nastąpiła zbiórka 18 ludzi w piwnicach niewykończonego domu, znajdującego się w pobliżu skrzyżowania ulicy Kasprowicza i alei Zjednoczenia. Tutaj cały oddział zapoznał się dokładnie ze szkicem sytuacyjnym lotniska, tu wreszcie jeszcze raz omówiono zadania, które czekały każdego uczestnika nocnego wypadu. Wypada jeszcze dodać, że w ciągu tego dnia najmłodszy żołnierz akcji „Mały" oraz „Oliwa" dostarczyli dla wszystkich biorących udział w uderzeniu broń, którą przetransportowali i złożyli na Bielanach u „Sawicza".

Na miejsce koncentracji przybył także kpt. „Jan", którego przywiązanie do ludzi z oddziału „Osjan" skłoniło do samorzutnego udziału w akcji, nie w charakterze dowódcy, lecz zwykłego uczestnika-obserwatora. Zjawienie się „Jana" wśród żołnierzy oraz wiadomość, że będzie razem z nimi, wpłynęła bardzo korzystnie na samopoczucie oddziału.

Wkrótce też szybko i sprawnie pobrano przygotowaną broń. „Sawicz" po odebraniu raportu od „Spada" o gotowości oddziału do wymarszu pożegnał żołnierzy i wrócił do domu, sam nie biorąc udziału w wypadzie.

Wymarsz na lotnisko nastąpił o godzinie 22.30.

IM bliżej byli samolotów, tym bardziej ich oddział się rozpraszał. Do każdej z pięciu maszyn zdążał patrol złożony z dwóch ludzi — minera i jego pomocnika. W tym samym czasie w rejon pierwszego i piątego samolotu pośpieszyło sześciu ludzi ubezpieczenia, zaopatrzonych w broń krótką, pistolety maszynowe i granaty. Trzech w prawą stronę: „Jodła", „Fredro" i „Traktor" oraz trzech w lewo: „Łodzia", „Mały" i „Witold".

Wkrótce też pięć patroli minerskich osiągnęło niemal równocześnie samoloty niemieckie. Tuż przed pękatymi Junkersami dwójki sabotażowe nieco zwolniły, by zdwoić czujność. Ale i tę kilkumetrową odległość pokonały bez przeszkód. Teraz należało jak najszybciej zakładać materiał wybuchowy.

Tymczasem strażnicy niemieccy obchodzący lotnisko znajdowali się w odległości około kilometra i szli w ich stronę.

W PUNKCIE dowodzenia — na wysokości drugiego samolotu — odległym od maszyn o trzydzieści pięć metrów, znajdował się „Spad". Stał samotnie i patrzył na samoloty. Obszedł już wszystkie patrole i czekał teraz na meldunki. Był pilotem wojskowym i zupełnie dobrze zdawał sobie sprawę z doniosłości nocnego uderzenia na lotnisko.

Czy się teraz niecierpliwił? Na pewno. Co chwilę spoglądał poza siebie w stronę budki alarmowej z telefonem, potem na prawo w kie-

ROZMAWIAMY Z B. DOWÓDCĄ AKCJI DYWERSYJNEJ NA LOTNISKO BIELANY PPOR. PIL. „SPADEM" – ALEKSANDREM WĄSOWICZEM

W związku z przypadającą 15 rocznicą akcji bielańskiej, o której piszemy obok, zwróciliśmy się z prośbą o krótką rozmowę do ówczesnego dowódcy tego uderzenia.

— Jak się Pan i reszta oddziału czuła po wykonaniu tego niewątpliwie dużego kalibru przedsięwzięcia?

— Przede wszystkim nie uważaliśmy tego przedsięwzięcia za akcję „dużego kalibru". Normalnym zwyczajem zebraliśmy się następnego dnia (4 maja) w naszym „bunkrze" na ulicy Dobrowoja (Grochów), aby pogwarzyć przy wzmocnionej kawce. Byliśmy zadowoleni, że „Jan" przeprowadził swój projekt i że długo oczekiwana „impreza" doszła do skutku. Wiedzieliśmy, że tylko jemu to zawdzięczamy, a że przy tym chciał osobiście być z nami, zwiększyło to tylko nasze przywiązanie do niego, jako dowódcy i kolegi. Gdy humory stały się bardziej różowe (kawka) i nastąpiło odprężenie, zaczęły się ogólne żarty na temat „Arbuza" i odniesionej przez niego lekkiej rany, na szczęście niegroźnej. Jeśli chodzi o mnie osobiście, to byłem szczególnie zadowolony, że przez udział w tej akcji mogłem podczas okupacji zetknąć się z lotnictwem.

— Czy to było Pana jedyne zetknięcie się z lotnictwem w czasie okupacji?

— Nie. Kilkakrotnie brałem udział w podejmowaniu zrzutów, ale zawsze w oddziałach osłaniających służbę techniczną tych zrzutów.

— Dlaczego Pan, jako pilot przedwojenny, nie pracował w konspiracyjnych jednostkach lotniczych?

— Przez kontakty osobiste z kolegami od początku okupacji związałem się z saperskimi oddziałami dywersyjnymi i tak do końca w nich pozostałem. Duży wpływ na tę decyzję miało zżycie się z kolegami i przywiązanie do dowódcy — „Jana".

— Czy wiadomo Panu o podobnych akcjach w Polsce podczas okupacji?

— Raczej nie.

— Pan oczywiście po tej akcji został mianowany podporucznikiem, czy tak?

— Tak, ale o tym dowiedziałem się dopiero podczas powstania.

— W jaki sposób inni uczestnicy zostali wyróżnieni?

— Wszyscy zostali odznaczeni Krzyżem Walecznych.

— Jak wiem, obecnie pracuje Pan zawodowo w lotnictwie?

— Tak, jako pilot doświadczalny.

— A w sporcie... oczywiście lotniczym?

Obecnie Aleksander Wąsowicz pracuje jako pilot doświadczalny. Pierwszy samodzielny lot wykonał w 1936 roku i do tej pory latał na 48 typach samolotów. Foto: Najdecki

— Jako samolotowy instruktor społeczny w Aeroklubie Warszawskim. W ubiegłym roku byłem szefem pilotów filii aeroklubu na Okęciu.

— Czy Pan będzie brał udział w tegorocznych zawodach lotniczych?

— Mam zamiar startować w Locie Południowo-Zachodniej Polski, natomiast w innych imprezach będę brał udział, ale nie w charakterze zawodnika.

— Czym Pan zajmuje się poza lotnictwem?

— Oczekiwaniem na przydział mieszkania spółdzielczego. (m)

runku baraków obsługi lotniska, wreszcie uważnie słuchał czy nie dolecą go jakieś podejrzane głosy lub szmery.

Jeszcze nie tak dawno, gdy powierzono mu dowodzenie całością akcji dywersyjnej, dwukrotnie spenetrował okolice lotniska w towarzystwie „Oliwy", który miał go zastępować w przypadku gdyby mu się coś przytrafiło.

Potrząc teraz dookoła ze swego stanowiska dowodzenia, mimo woli przypomniał sobie tamte dwie przechadzki, w dzień i w nocy. Wyruszyli wówczas z domu „Sawicza". Noc była podobna do dzisiejszej i kiedy wracali był dziwnie zamyślony. Którego dnia odbył też wycieczkę rowerową w kierunku Babic, badając możliwości odwrotu po wykonaniu zadania. I wtedy, im dłużej wchłaniał w siebie cały plan akcji, im więcej przyswajał sobie szczegółów, stawał się spokojniejszy o przebieg tego aktu dywersji. Potem przeprowadzenie akcji zaczęło się wydawać na pozór mało skomplikowane i nietrudne. Chodziło przecież o przebycie pod osłoną nocy niecałych stu metrów odległości od ogrodzenia do najdalszych samolotów, oczywiście w przerwie między przejściem kolejnych patroli niemieckich, szybkie i sprawne założenie ładunków wybuchowych i w końcu cichy i bezpieczny odwrót. Ale to wszystko mogło tylko się wydawać zbyt łatwe. W rzeczywistości całe przedsięwzięcie było diabelnie trudne i niebezpieczne.

„Spad" zerknął na zegarek. Dochodziła piąta minuta akcji. Po kilkunastu sekundach zjawił się pierwszy pomocnik minera meldując gotowość do odpalenia lontu na swoim samolocie.

W niedługim czasie pozostałych czterech pomocników minerów stało już obok „Spada". Wszyscy minerzy przy pięciu samolotach czekali na umówiony sygnał. Kiedy piąty pomocnik minera zawiadomił o założeniu ładunku wybuchowego, „Spad" przyłożył palce do ust i gwizdnął.

Do drugiego Junkersa, licząc od prawego ubezpieczenia, spieszyli: „Żbik" — miner i „Miś" — jego pomocnik. Ten ostatni pomógł „Żbikowi" wejść na skrzydło.

Jednocześnie pięć cieni zlewających się z kadłubami pięciu samolotów przystąpiło do umieszczenia materiału wybuchowego składającego się z kostek plastykowych.

„Żbik", podobnie jak i jego koledzy, umieścił tuż przy kadłubie na lewym skrzydle, w pobliżu zbiornika paliwa, silny ładunek plastyku. Wewnątrz ładunku ulokował zapalnik połączony z lontem, który został przeprowadzony po skrzydle, aby mógł z niego swobodnie zwisać.

Teraz „Żbik" mógł zejść na ziemię. Wyjął więc z kieszeni zapałki i czekał na sygnał. Jego pomocnik „Miś" pobiegł już zameldować „Spadowi" gotowość patrolu do odpalenia lontów.

Tymczasem przy pierwszym samolocie kpt. „Jan" usiłował bezskutecznie wymontować karabin maszynowy obserwatora. Prawdopodobnie przekładnia uruchamiająca dźwigienkę zwalniającą uchwyt kaemu zacięła się tak mocno, iż wysiłki kapitana zmierzające do jej uruchomienia spełzły na niczym.

Gdyby „Jan" dłużej posiedział w kabinie, karabin na pewno byłby jego zdobyczą. Stało się inaczej. Właśnie w tym momencie rozległ się gwizd. „Jan" spojrzał na minera, który po usłyszeniu sygnału przyłożył lont do pudełka zapałek i następnie potarł go o nie. Zajaśniała niebieska iskierka. Trzech ludzi z prawego ubezpieczenia podeszło pod samolot, w którym jeszcze tkwił „Jan". Kapitan widząc palący się lont, zaniechał dalszych wysiłków w celu wymontowania karabinu maszynowego, zeskoczył ze skrzydła i na czele żołnierzy ubezpieczenia oraz minera pierwszego samolotu pobiegł w stronę ogrodzenia.

Gdy mijali punkt dowodzenia „Spada", padły pierwsze strzały. To patrol niemiecki otworzył ogień z peemów.

UPŁYNĘŁO już pół minuty od momentu, gdy „Spad" dał sygnał od odpalenia lontów obliczonych na sto dwadzieścia sekund. Niecierpliwił się teraz i był trochę zdenerwowany. Wróciło już trzech ludzi z lewego ubezpieczenia, przybyli również minerzy z drugiego, trzeciego, czwartego i piątego samolotu. „Spad" policzył ich w mroku nocy, kiedy biegli od strony samolotów.

Czas mijał i ciągle nie wracało prawe ubezpieczenie — miner pierwszego samolotu i kpt. „Jan". Co prawda „Spad" widział „Jana" przy wymontowywaniu kaemu, ale co będzie — myślał — jeśli oni nie zdążą na czas? W każdej chwili mogły nastąpić eksplozje pierwszych samolotów. Wtedy zbiegną się patrole niemieckie, a ludzie z dywersji staną się na tle pożaru wspaniałym celem dla nieprzyjaciela. Na prawym, najbardziej zagrożonym skrzydle, znajdowali się najlepsi żołnierze. Cóż więc tam mogło się stać? Te wszystkie myśli nurtowały dowódcę.

Niepewność jednak trwała krótko. „Spad" dojrzał biegnących chłopców, na których tak długo czekał. W tej samej chwili ciszę na lotnisku zmąciły ostre serie z pistoletów maszynowych. To nadchodzący patrol niemiecki strzelał na oślep z prawej strony, z tej zresztą strony, z której przewidywano jego pojawienie się, aczkolwiek trochę za wcześnie.

W tym samym czasie — bez strzału ze strony polskiej — „Spad" wycofywał się z ostatnimi żołnierzami na pogranicze lotniska. Stamtąd dopiero oddano w stronę nieprzyjaciela kilka serii z peemów, które wstrzymały Niemców. Ofiarą bezwładnej strzelaniny wroga został jedynie „Arbuz", pomocnik minera. Otrzymał on lekką ranę, ale szedł o własnych siłach z wycofującym się oddziałem. Minęła siódma minuta akcji.

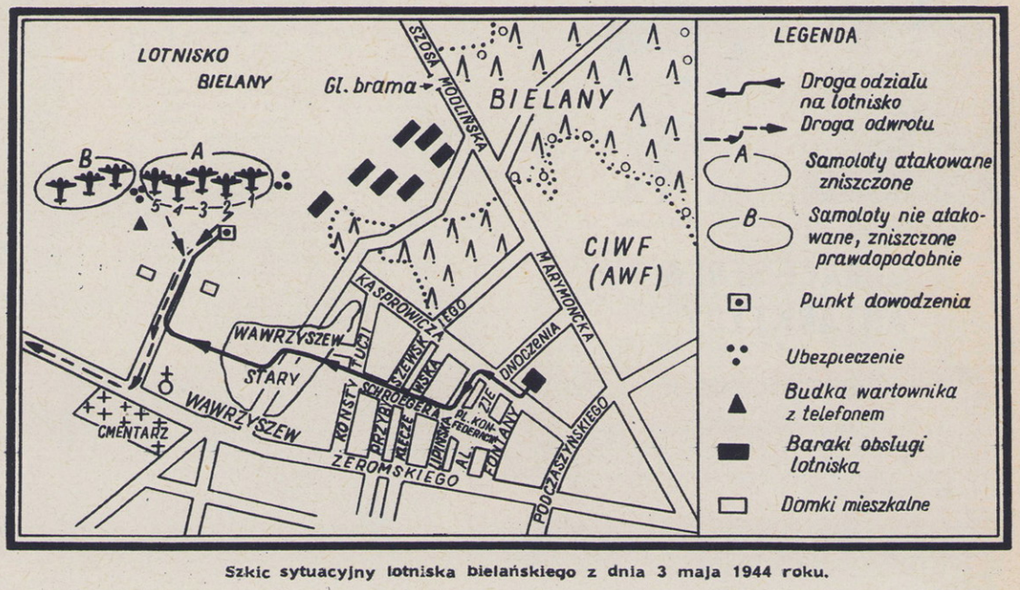
Gdy uczestnicy akcji dywersyjnej znaleźli się na początku polnej drogi pozą lotniskiem, nastąpiły pierwsze eksplozje połączone z olbrzymimi słupami ognia, wykwitającymi pod niebo. Oślepiający blask rozjaśniał coraz szerzej mrok nocy. Co chwilę w marszu ktoś się oglądał za siebie, aby nacieszyć wzrok wspaniałym widokiem płonących samolotów.

Na lotnisku, w niedługim czasie po pierwszym wybuchu, wystrzeliły ku górze rakiety, a w Centralnym Instytucie Wychowania Fizycznego zabrzmiała syrena alarmowa. Wkrótce system alarmowy miasta postawiono w ostry stan pogotowia. Warszawa huczała od wycia syren, niebo przecinały wąskie smugi reflektorów.

Niemcy początkowo sądzili, że zniszczone samoloty są dziełem nieprzyjacielskiego lotnictwa. Nie przypuszczali nawet, aby tego mógł dokonać oddział dywersyjny.

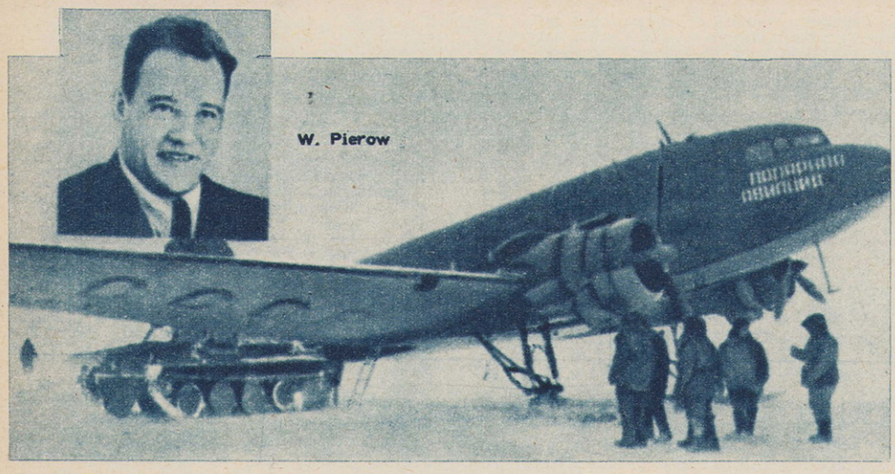
Osiemnastu żołnierzy z jednostki specjalnej „Osjan" szybko i bez przeszkód wycofało się z zagrożonego terenu. Przeszli polnymi drogami w kierunku Babic, zgodnie z przewidzianą marszrutą. Tylne ubezpieczenie stanowili „Spad", „Traktor" i „Mały". Po wymknięciu się z najbardziej niebezpiecznego rejonu oddział poprowadził „Spad", znający najlepiej drogę. Z chwilą osiągnięcia Włoch, trzech żołnierzy z „Oliwą" na czele zebrało broń od wszystkich, aby ją następnie zamelinować. Tutaj uczestnicy uderzenia na lotnisko pożegnali się z kpt. „Janem" i rozjechali do swoich domów.

Mimo silnego obsadzenia przez wroga lotniska i okolicznych terenów cały oddział wzorowo wykonał zadanie i wycofał się bez własnych strat. Niemcy długo szukali sprawców „nalotu", ale bezskutecznie. Tylko przez kilka godzin widoczna była z daleka olbrzymia łuna pożaru nad Bielanami — dowód rzeczowy dokonanej akcji armii podziemnej. Nieznani ludzie przybyli tajemniczo i jak przystało na cichociemnych, wysunęli się z mroków nocy, by w tych samych mrokach nocy rozpłynąć się bez śladu.



Szkic sytuacyjny lotniska bielańskiego z dnia 3 maja 1944 roku.

U NASZYCH PRZYJACIÓŁ



W. Pierow

J. Mienszikow

W. Afonin

B. Brodkin

N. Zorin

W. Siergiejew

W. Makuszok

GORĄCE SERCA ANTARKTYDY

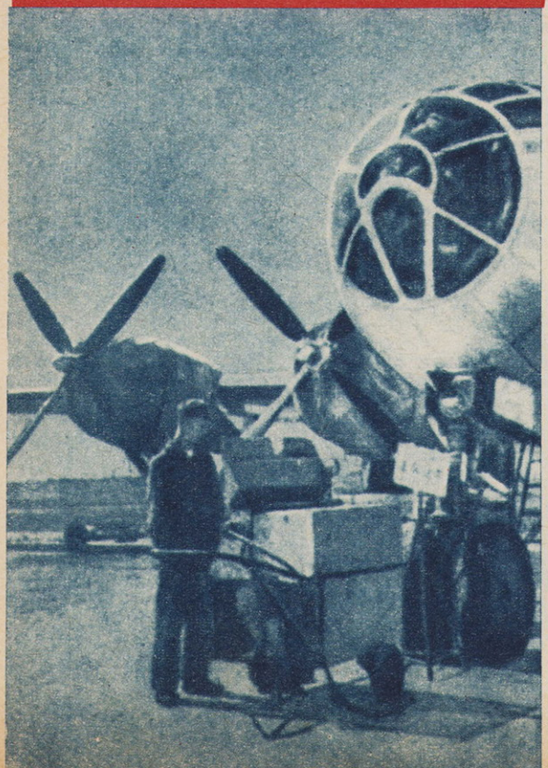
Nie tak dawno pisaliśmy o bohaterskim czynie radzieckich lotników polarnych pod kierunkiem Wiktora Pierowa, którzy z narażeniem własnego życia uratowali 4 belgijskich badaczy zagubionych wraz z samolotem w lodach Antarktydy. Po 3 dniach nieprzerwanych poszukiwań w niezwykle trudnych warunkach atmosferycznych odnaleziono 16 grudnia ub.r. zagubionych Belgów. Było to piąte z kolei lądowanie samolotu Li-2 w czasie tej akcji na nieznanym terenie. Uczestnicy radzieckiej ekspedycji ratunkowej otrzymali podziękowania od króla i królowej belgijskiej, a także od licznych organizacji tego kraju. Podziękowanie przekazał pilotom również premier ZSRR Nikita Chruszczow. Wszyscy uczestnicy ekspedycji zostali nagrodzeni wysokimi odznaczeniami państwowymi. Obok podajemy zdjęcia uczestników bohaterskiej akcji oraz ich samolot Li-2 na nartach.

W NRD

Na betonowych bieżniach samoloty myśliwskie przygotowane do lotu, z boku ruchome stanowisko dowodzenia. Za chwilę piloci otrzymają zezwolenie na start.

W CHIŃSKIEJ REPUBLICE LUDOWEJ

Czterosilnikowe samoloty tłokowe spotkać można jeszcze na lotniskach Chińskiej Republiki Ludowej, mimo iż w jednostkach lotniczych znajdują się już obecnie najnowocześniejsze samoloty odrzutowe różnego przeznaczenia.



PILOCI RUMUŃSCY TRENUJĄ

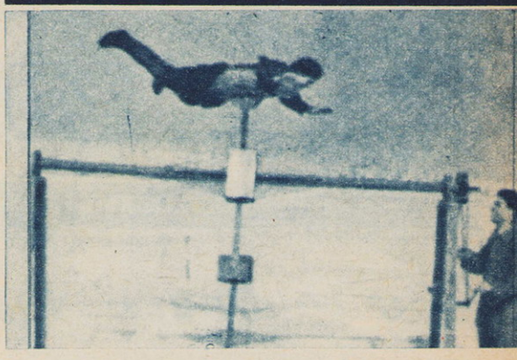
Wiosna w pełni. Na start w Rumuńskiej Republice Ludowej wychodzą piloci pilnie przygotowując się do sezonu na własnych samolotach sportowych IAR-713. Samolot ten jest tak popularny w Rumunii jak u nas „Junak".

AKROBACJA ZESPOŁOWA

Niewielu na świecie jest pilotów i tak sprawnych samolotów jak Czesi i ich maszyny Zlin-„Akrobat". Oto przykład zespołowej akrobacji nad Prahą. Warto dodać, iż czechosłowaccy piloci co roku biorą udział w międzynarodowych zawodach akrobacji powietrznej — zajmując z reguły pierwsze miejsca.

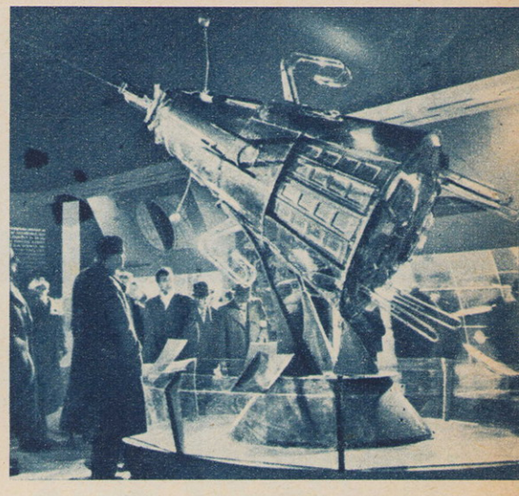
ZDJĘCIA: Sowietskij Sojuz, Sowietskij Patriot, K. Masojidek, CAF,PE, DPA Kridla vlasti, Il. London News.

SKOKI FIGUROWE – NA ZIEMI



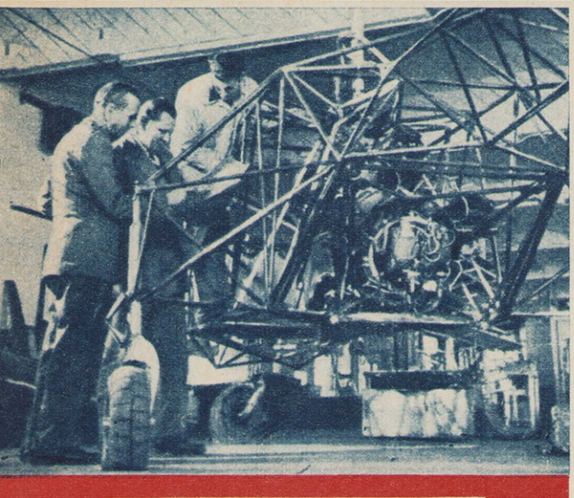
Spadochroniarze czechosłowaccy z aeroklubu w Mlade Boleslavi zbudowali metalowe, ruchome stoisko do nauki zachowania właściwego położenia ciała podczas spadania ze spadochronem. Na zdjęciu: spadochroniarka podczas ćwiczeń na przyrządzie.

MODEL SPUTNIKA



Na tegorocznej wielkiej wystawie poświęconej astronautyce, którą zorganizowano w Ostrawie (CSR), wystawiono szczegółowy model (w wielkości naturalnej) radzieckiego sztucznego satelity. Zdjęcie to przysłał nam nasz Czytelnik Jan Cichy.

PIERWSZY ŚMIGŁOWIEC WĘGIERSKI

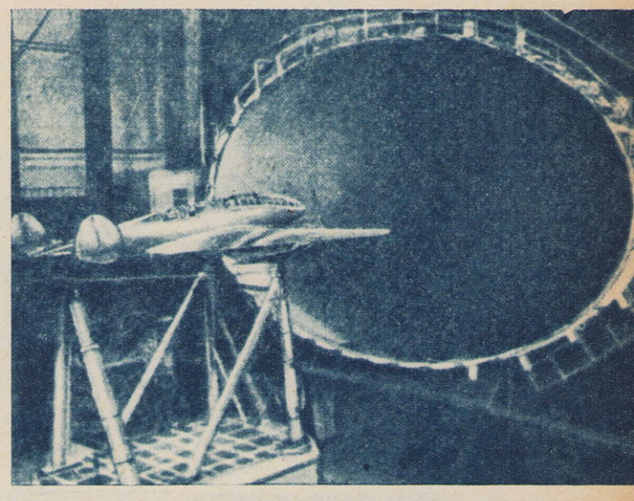


W jednym z zakładów lotniczych na Węgrzech budowany jest jednosilnikowy prototyp śmigłowca konstrukcji inż. inż. Bela Samy, Daniela Mathaziego i Jano Grosza. Śmigłowiec ten mimo ortodoksyjnego układu ma szereg ulepszeń technicznych, do których trzeba zaliczyć przede wszystkim giroskopowe urządzenie ustateczniające, związane z wirnikiem. Bliższych informacji o nowym śmigłowcu na razie brak.

40-lecie CAGI

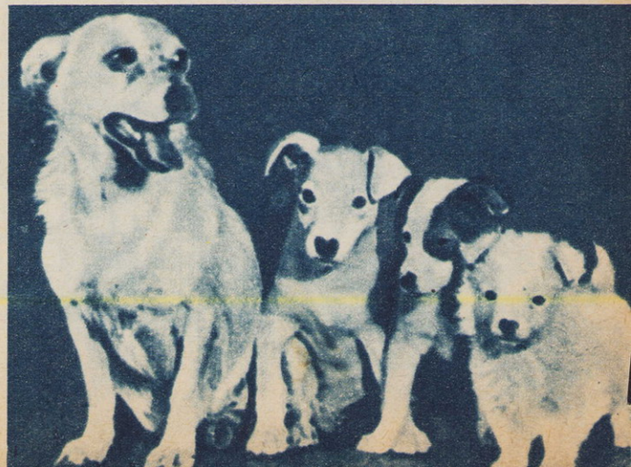
1 grudnia 1958 r. minęło 40 lat od chwili utworzenia Centralnego Instytutu Hydro-aerodynamicznego, przodującej lotniczej placówki badawczej w ZSRR i jednej z największych na świecie.

Pierwszy tunel aerodynamiczny CAGI miał średnicę 1 m, a już przy końcu 1939 r. oddano do użytku ogromny tunel umożliwiający próby prawdziwych dwusilnikowych samolotów i to z pracującymi silnikami (na zdjęciu z tego okresu — dwusilnikowy bombowiec Jer-2 w przestrzeni pomiarowej tunelu). Już przed wojną stale rozbudowywane CAGI posiadało swoje filie poza Moskwą, ponieważ nowe pracownie nie mieściły się na początkowo wybranym terenie przy ulicy Radio. Obecne wyposażenie CAGI umożliwia przeprowadzenie wszelkich badań dotyczących problemów technicznych lotnictwa dnia dzisiejszego, a nawet jutra.



ALBINA

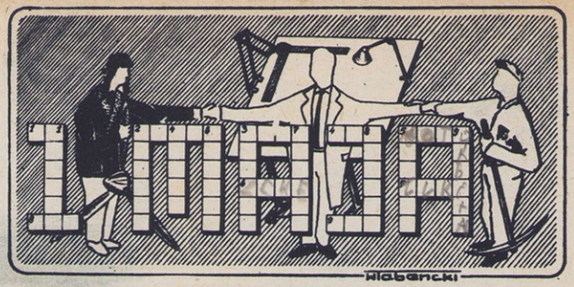
Pasażerka radzieckich meteorologicznych rakiet wysokościowych suczka Albina cieszy się doskonałym zdrowiem, a liczne przeciążenia i lot na wysokości około 200 km nie wpłynęły ujemnie na jej potomstwo, o czym można się przekonać z powyższego zdjęcia.



KML SKRZYDLATA POLSKA

Skrzydła MŁODYCH

ORGAN KML I HARCERZY LOTNICZYCH



Co robimy 1 Maja?

DEFILADA pierwszomajowa to zaprezentowanie wszystkim mieszkańcom naszej miejscowości dorobku drużyny czy koła lotniczego. Dlatego podczas defilady staramy się pokazać naszą lotniczą przynależność niosąc sztandar drużyny, duży emblemat szachownicy lotniczej, czy idąc z aeroklubem — napis „Aeroklub". Jeszcze ważniejszą rzeczą jest pokazanie podczas defilady sprzętu lotniczego. Niesiemy modele, rozwinięte spadochrony (uważać, by wiatr ich nie nadął; nieść musi kilkanaście osób) oraz transportujemy na szybowcowych wózeczkach szybowce (np. ABC lub „Mucha").

Po defiladzie lub po południu warto urządzić pokazy modelarskie i zawody. Nie tylko szybowców lecz również „Zaczków" i balonów. Pokazy te warto przeprowadzić na placu miejskim, w parku itp. (czyli w środku miasta), by możliwie dużo osób mogło je zobaczyć. Ogłoszenia o pokazach powinny być rozwieszone we wszystkich szkołach.

A jaki był Wasz udział w defiladzie pierwszomajowej? Jakie imprezy zorganizowaliście w tym dniu? Napiszcie do nas.

Druh Wiatr

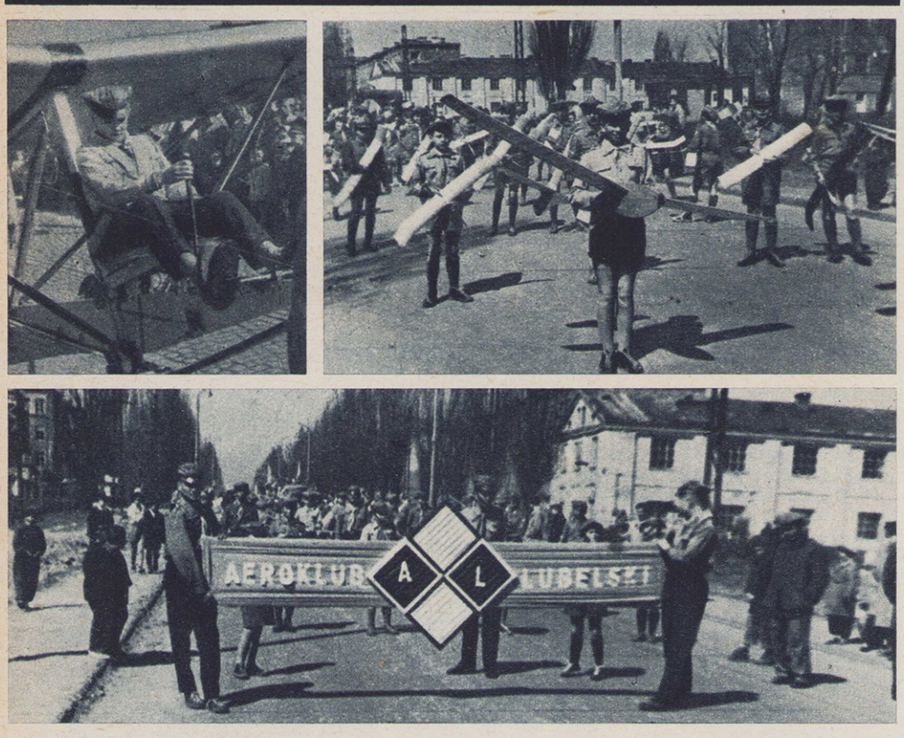
1 MAJA W KOLBUSZOWEJ

ROK temu, na 1 maja, nasza drużyna ZDH im. T. Kościuszki wystąpiła po raz pierwszy oficjalnie. W pochodzie pierwszomajowym szliśmy niosąc pierwsze zrobione przez nas modele klasy A-1. Szliśmy lotniczym szykiem — w kluczach.

Po pochodzie urządziliśmy pokazy lotu modeli. Pierwszy lot wykonał nasz największy model, klasy A-2. Potem rozpoczęły się zawody modeli A-1. Zawody te, jak każde zawody, wywołały dużo emocji wśród widzów. Loty naszych modeli obserwowała spora ilość osób, najwięcej było młodzieży szkolnej. Pokazy nasze przyczyniły się do popularyzacji lotnictwa w Kolbuszowej.

Janusz Biesiadecki
Kolbuszowa

PIERWSZY MAJA — PRZED ROKIEM



Harcerze w pochodach pierwszomajowych w r. 1958. U góry z lewej — harcerz z Gdańska na szybowcu ABC. Z prawej — modelarze 5 „Błękitnej" DL w Lublinie. Powyżej — harcerze lubelscy w barwach aeroklubu.

NASZA KRZYŻÓWKA

Poziomo: 1 — Skrót literowy nazwy przedsiębiorstwa, które wydaje „Skrzydlatą Polskę", 2 — Nazwa samolotu polskiej konstrukcji, 3 — Nazwa szybowców i samolotów konstrukcji Borysa Czeranowskiego, 4 — Polski samolot bombowy, 5 — Może być lotnicze lub do hula-hoop, 6 — Oznaczenie wszystkich typów samolotów produkowanych przez Japonię w czasie II wojny światowej, 7 — Mogą być triumfalne lub trzcinowe, 8 — Skrót skandynawskich linii lotniczych, 9 — Przechowuj tam oszczędności.

Pionowo: 1 — Polski szybowiec doświadczalny, 2 — Nazwa belgijskich linii lotniczych, 3 — Figura akrobacyjna, 4 — Marka amerykańskich samolotów sportowych, 5 — Część samolotu, 6 — Jest dobrze oszklona, 7 — Ulubione zajęcie pilotów po służbie, 8 — Część samolotu, 9 — Droga po której krążą sztuczne satelity.

Rozwiązania należy nadsyłać tylko na kartach pocztowych w terminie 10 dni od daty ukazania się numeru. Nagrody — pięć książek lotniczych.

PIERWSZOMAJOWA TRADYCJA

W dniu 1 maja, tak jak co roku, po pochodzie poszliśmy puszczać modele. Wiatr był dość silny. Już podczas regulowania kilka modeli zostało uszkodzonych. Rozwinęliśmy hol. Przy starcie za holem — u większości modeli złożyły się skrzydła, z powodu silnego wiatru. Niektóre modele wytrzymały „próbę holu", lecz potem nurkowały łamiąc kadłub przy uderzeniu o ziemię. Pod koniec lotów wystartował model naszego instruktora. Model ten miał na swym koncie 2-godzinny lot. Lecz i jemu się nie poszczęściło. W przyspieszonym tempie powrócił na ziemię. Lądowanie połączone było z trzaskiem łamanych listewek. Z 40 modeli tylko 5 ocalało. Ze szczątkami naszych modeli powróciliśmy do modelarni. Czekał nas pracowity okres naprawiania modeli.

W. Bednarek
18 LDH w Turku

P.S. A nam się wydaje, że druhowie z Turka nie potrafią obchodzić się z modelami. Jak można urządzać start przy silnym wietrze i pozwalać na niszczenie modeli? Taki brak szacunku dla modelu i własnej pracy — to chyba barbarzyństwo. Przy stwierdzeniu, że warunki są nieodpowiednie do lotów i przy najmniejszym uszkodzeniu konstrukcji — model nie powinien latać. Prawdziwy lotnik zdobędzie się na trochę cierpliwości i poczeka na lepszą okazję do puszczania modeli.

ZWIAD LOTNICZY DONOSI:

PIERWSZE SAMOLOTY NAD ŁAŃCUTEM

ZASTĘP lotniczy „Mew" z Łąki k/Rzeszowa, biorący udział w Wielkim Zwiadzie Lotniczym, nadesłał relację naocznego świadka z pierwszych lotów nad Łańcutem. Mieszkaniec Łąki Władysław Kołek opowiada o tym wydarzeniu następująco:

„W czasie pierwszej wojny światowej byłem jeszcze chłopaczkiem. Czasem chodziłem do Rzeszowa, oddalonego o 13 km od Łąki, nosząc mleko. Pewnego dnia przechodząc obok stacji kolejowej w Rzeszowie zobaczyłem na platformie wagonu jakieś nieznane mi przedmioty. Podszedłem bliżej i dowiedziałem się, że są to dwa aeroplany, czy tam samoloty, jak to dzisiaj nazywacie. Skrzydła miały odkręcone i położone przy kadłubach. Stojący obok nich feldfebel mówił, że nazajutrz będą latać nad Łańcutem. Skoro świt wyruszyłem piechotą do odległego o 10 km Łańcuta. Gdy przyszedłem, ujrzałem ludzi rozglądających się po ulicach Łańcuta za przyczyną warkotu motoru; myśleli, że to samochód. Dopiero ja pokazałem im palcem latające w powietrzu samoloty, zdrutowane, podobne do drabin. Wówczas jedni stali oniemiali i osłupiali, inni klękali i żegnali się krzyżem świętym, a ktoś zawołał: Przepowiednie królowej Michaldy sprawdziły się — koniec świata nadchodzi. Takie było moje pierwsze spotkanie z samolotem".

Zebrał — **Antoni Kołek, kl. VII**

P. S. Szkoda, że nieznany jest rok owych lotów. Może warto zrobić wycieczkę do Łańcuta, by tam ustalić datę lotów.

OPERACJA PLUTON

Opowieść fantastyczna

Opracował: M. SZYPOWSKI

LESIL Brooks była w swojej kabinie. Czuła się źle. Wiedziała już, że nachodzi ją ostry kryzys choroby kosmicznej. Chciała za wszelką cenę uciekać, uciekać ze statku. Rzucić się w próżnię kosmiczną, byle uciec. Kryzys następował szybko. Lesil nie wytrzymała w ciasnej zamkniętej kabinie. Wybiegła na korytarz. Przedostała się do pomieszczeń, w których znajdowały się wyrzutnie pocisków ratunkowych. Otworzyła zawory. Black, który śledził dziewczynę, wbiegł do komory za nią.

— Lesil! — zawołał przeraźliwie.

Było za późno. Lesil zdążyła już otworzyć zawór. Szalony pęd rzucił Blacka o ścianę. System nerwowo-psychiczny dziewczyny nie wytrzymał tej podróży. Powtórzyła desperacki skok w próżnię Scratcha Hanfordta.

BLACK boleśnie przeżywał śmierć Lesil. Zapadł w głęboką apatię. Nie odzywał się do nikogo. Cały swój wysiłek umysłowy skierował na jedno — diamenty w Uranie.

Kiedy ZN-8 przelatywał w pobliżu tej planety, Black zjawił się nagle w kabinie kapitana Rapiera.

— Jesteśmy o trzy godziny lotu od planety Uran — rzekł wolno Black. — To wszystko czego pragnąłem. Chcę się tam udać w poszukiwaniu diamentów. Pan nie będzie już prowadził tej rakiety w drodze powrotnej, kiedy będę musiał na nią wrócić, gdyż nie będzie pan już żył! Ten, kto będzie komendantem, zabierze mnie z pewnością. Będzie miał na pewno serce, którego pan nie ma.

— Czy już pan skończył? — spytał chłodno Rapier.

W tym momencie Black wyciągnął pistolet i strzelił raz, drugi, trzeci.

Rapier osunął się na metalową podłogę. Black tymczasem wypadł z kabiny i pobiegł ku wyrzutniom pocisków ratunkowych. Zajął miejsce w jednej z nich. Wystartował. Z maksymalną prędkością mała rakieta pomknęła w kierunku planety Uran.

Kiedy jednak po dwu i pół godzinach lotu Black zbliżał się już w swym pocisku do planety, stwierdził z przerażeniem, że mechanizm hamujący rakietę jest uszkodzony. Rakieta mknęła teraz z szaloną szybkością w kierunku planety, która rosła w oczach.

Black nerwowo manipulował dźwigniami, starając się uruchomić przekładnię aparatury zmniejszającej prędkość lotu. Na próżno. Zimny pot zalał mu twarz pod kosmicznym hełmem. Jeden ciągły krzyk wyrwał się z jego piersi. Niczym nie hamowana rakieta mknęła na spotkanie planety.

RAKIETA kosmiczna ZN-8 zbliżała się do planety Pluton — celu swojej podróży, po przebyciu całej przestrzeni kosmicznej naszego systemu słonecznego. W oddali błyszczał okropną jasnością przemieniający się w energię meteor radioaktywny V9T27.

Brian w swej kabinie nawigatora ze zdenerwowaniem obserwował przyrządy pokładowe. Zapas energii był na wyczerpaniu. Gwałtowne wstrząsy ogarnęły naraz cały statek. Jeszcze raz spojrzał na przyrządy i zrozumiał od razu wszystko. Po chwili był już w kabinie Rapiera.

— Kapitanie! — zawołał przerażony.

— Słucham — zapytał Rapier unosząc się z posłania, na którym znajdował się po otrzymaniu ran z pistoletu Blacka. Kierował statkiem leżąc.

— Nasz reaktor jest pusty. Liczniki wskazują zero.

— Wypełniliście swój obowiązek — powiedział cicho Rapier — ale ja, ja komendant... wykorzystam szybkość jaką osiągnęliśmy. Nawigacja kosmiczna jest szkołą, której się nigdy nie kończy. Widzicie Pluton?

— Więc cóż zrobimy? — zapytał Brian. — Nie jesteśmy w stanie zatrzymać naszego statku pędzącego na Pluton, ani też nie możemy powrócić na Ziemię.

Nastała chwila milczenia. Przerwał ją głos Rapiera:

— Czy dobrze widać radioaktywny meteor na Plutonie?

— Bardzo, jego położenie zostało już dokładnie określone.

— Naprowadźcie więc kurs statku wprost na niego i to szybko!

Brian wybiegł do kabiny nawigacyjnej. Po chwili wrócił. — Zrobione. Lecimy wprost na spotkanie z radioaktywnym meteorem.

— Dobrze — odparł spokojnie Rapier. — Jeśli zderzymy się z meteorem przy naszej prędkości wynoszącej sześćdziesiąt cztery miliony kilometrów na godzinę, zniszczymy go z pewnością; nasz statek również ulegnie zagładzie. Nie ma jednak innego wyboru.

— Ależ kapitanie...

Brian dopiero teraz zrozumiał plan Rapiera.

— Kapitan winien zginąć ze swą rakietą. Wy zaś natychmiast opuścicie statek. Jest dość rakiet ratunkowych.

— Ależ nie będziemy mogli nigdy powrócić na ziemię — zareplikował Brian.

— Odnajdą was. Pośpieszcie się. Czasu jest mało.

W niedługim czasie jedna za drugą rakiety ratunkowe opuszczały wielką ZN-8 zabierając na swych pokładach całą załogę i odrywając się od siły grawitacyjnej Plutonu. Potężna rakieta kosmiczna kontynuowała swój fatalny kurs, pędząc ku swemu przeznaczeniu. Mniej więcej w trzydzieści minut później Brian i Sylvia byli świadkami tragedii. Potężny błysk, żadnego odgłosu wybuchu. Nastąpiło to w momencie, gdy statek kosmiczny Rapiera zderzył się z radioaktywnym meteorem. Nagromadzona energia eksplodowała niszcząc w promieniu dziesiątków tysięcy kilometrów dookoła wszystko.

Kilkanaście godzin później pasażerowie rakiet ratunkowych spostrzegli dwa statki kosmiczne nowego typu zdążające w ich stronę. Błyskiem dawały znaki.

— Statki szybsze od światła — zawołała Sylvia. — Widocznie wybuch na Plutonie był widziany na Ziemi i wysłano te statki na nasz ratunek.

Brian o surowym zawsze obliczu spoglądał na oddalającą się planetę Pluton.

— Ostatnie pożegnanie, kapitanie — szeptał cicho. — Wypełnił pan swoje zadanie. Zdołał pan wykorzystać zapas czasu, który był panu przeznaczony... Rozumiem teraz, co oznacza honor dowódcy statku kosmicznego...

Był rok 2060.

KONIEC

MAŁE LOTNICTWO

NOWOŚCI WYDAWNICZE MAŁEGO LOTNICTWA

W księgarniach z literaturą zagraniczną znajduje się obecnie w sprzedaży ciekawa książka w języku rosyjskim Olega Gajewskiego pt. **„Silniki modelarskie"** (cena 6 zł). W książce tej liczącej 254 strony, znany konstruktor opisuje współczesne silniki modelarskie używane na świecie, ich eksploatację, zabudowę i sposoby przeprowadzania prób. Książkę Gajewskiego można nazwać śmiało encyklopedią wiedzy o silnikach używanych w małym lotnictwie. Bardzo staranne i liczne rysunki pozwalają nie tylko na lepsze zrozumienie tekstu, ale umożliwiają samodzielne wykonanie silnika.

Wszystkim naszym silnikowcom gorąco polecamy tę pracę, a wydawnictwom zainteresowanym wskazujemy na pozycję, którą naszym zdaniem warto byłoby przetłumaczyć i jak najszybciej wydać, uzupełniając jedynie opisami polskich silników oraz konstrukcjami, które się ostatnio ukazały.

★

INNĄ, również ciekawą książką jest praca kandydata nauk technicznych I. K. Kostienko pt. **„Projektowanie i obliczanie modeli szybowców"** (w języku rosyjskim). Podręcznik ten wyczerpująco omawia przebieg projektowania i obliczania modeli szybowców, przy czym omówiono w nim aerodynamikę, stateczność i kolejność obliczeń. Książka zawiera dużą liczbę rysunków, nomogramów oraz w załączeniu tablice profilów. Podręcznik cenny, bazujący na nowoczesnych modelach szybowców klas A-1 i A-2.

★

WYDAWNICTWO „Ruch" wydało niedawno wycinankę modelu zatytułowaną **„Śmigłowiec"**. Wycinanka ta, mimo niewątpliwie dobrych chęci autora i wydawnictwa, nie odpowiada wymaganiom jakie stawia się tego rodzaju modelom, choćby miały one docierać tylko dla niemowląt. Wspomniany „Śmigłowiec" po sklejeniu przybiera tak karykaturalne kształty, iż trudno się w nim dopatrzeć jakichkolwiek cech wiropłata — to w dodatku współczesnego. To wydawnictwo na pewno nie przysłużyło się popularyzacji techniki lotniczej wśród maluczkich.

MAŁE LOTNICTWO

★

INNE, nowe wydawnictwo „Centralna Składnica Harcerska" wydało w MON-ie dużą książkę pod tytułem **„Majster-klepka"** opracowaną przez Irenę Zgrychową. Z zaciekawieniem sięgnęliśmy po tę książkę wierząc, iż znajdziemy tam nowoczesne zabawki dla harcerzy i innych majsterkowiczów. Z rozczarowaniem jednak ukończyliśmy przeglądanie pracy, w której znaleźliśmy — od strony lotniczej biorąc — informacje o kilku wycinankach modeli latających i latawcu, a także latającym śmigiełku. To ostatnie zostało tak opisane i narysowane, iż trudno nam przypuścić, by któryś z majsterklepków, co nie widział takiego gotowego śmigła, mógł go poprawnie wykonać.

Zdziwieni antyczną treścią opisywanych zabawek, którymi dzieci XX wieku już dawno przestały się bawić, pewne wyjaśnienie znaleźliśmy w bibliografii, którą posługiwała się autorka. Są tu „Roboty gałązkowe" (rok 1926), a także „Wieczory rodzinne" — (rok 1924—1928). Są także wymienione prace nowsze, lecz widać z zamieszczonych wzorów, iż niestety podstawowa praca politechnizująca dzieci w latach 1924—1928 stała się dla autorki tak zwanym punktem wyjściowym. Szkoda, naprawdę szkoda tych 20 tys. egzemplarzy, które mają t y l k o p o k a z y w a ć dzieciom naszej epoki jak się bawiły ich prababki w czasie wieczorów rodzinnych.

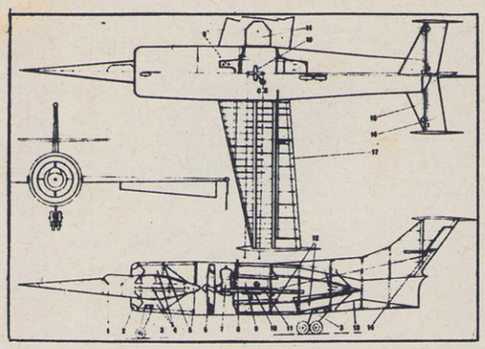
P. E.

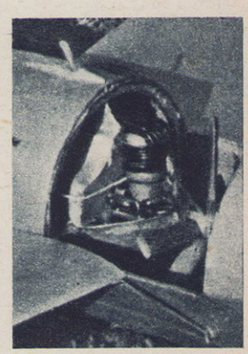
CIEKAWY MODEL TYGODNIA

SZYBKI model na uwięzi konstr. Francuza Bernarda Lhopiteau, charakteryzujący się oryginalnością zespołu śmigło silnikowego (śmigło tunelowe). Silnik (5 cm³) umieszczony jest w kadłubie i napędza turbinę (śmigło 12-łopatowe). Strumień powietrza wytwarzany przez turbinę daje potrzebny ciąg. Prędkość przepływu strumienia powietrza zwiększona jest dodatkowo dzięki przewężeniu dyszy wewnątrz końcówki kadłuba. Dane modelu: rozpiętość 1 060 mm, długość 1 580 mm, ciężar 1 250 G, średnica turbiny 155 mm, prędkość 106 km/h na linkach długości 14 m.

Oznaczenia na rysunku: 1 — kadłub, 2 — wlot powietrza, 3 — golenie duralowe, 4 — konsolki kabiny, 5 — wręga, 6 — turbina, 7 — silnik ze świecą żarową, 8 — łoże silnika, 9 — zbiornik paliwa, 10 — orczyk, 11 — zamocowanie skrzydeł, 12 — rozpórki, 13 — dysza z tworzywa sztucznego (rodoid), 14 — dźwignia steru wysokości, 15 — statecznik poziomy, 16 — ster wysokości, 17 — lotka sterowana orczykiem.

Wg. Aviation Magazine Nr 267/1959.





„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

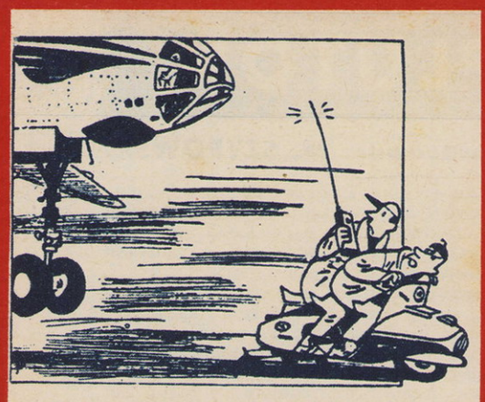
Cena egz. — 2 zł Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny.

Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 23 KWIETNIA 1959 R. **Zam. 2201/C W-45**

Uśmiechnij się

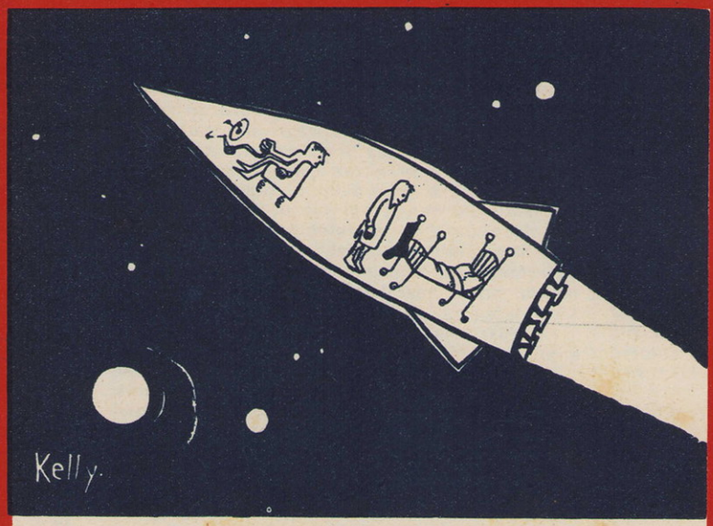
Rysunki: W. Fuglewicz, Aeronautics, Letecky Modelar, The Aeroplane, Paris Match, Aero-Revue.



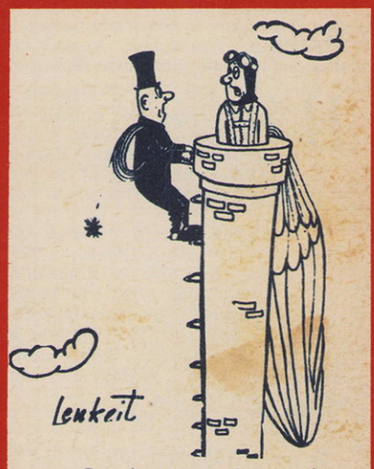
— To chyba nie nasz radiomodel.

Pojedynek

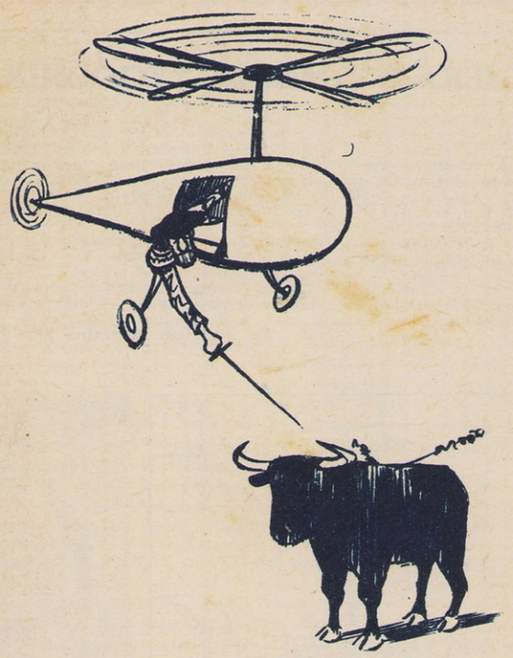
— Co łaska na powrót na Ziemię!



Podróż na Księżyc z wygodami.

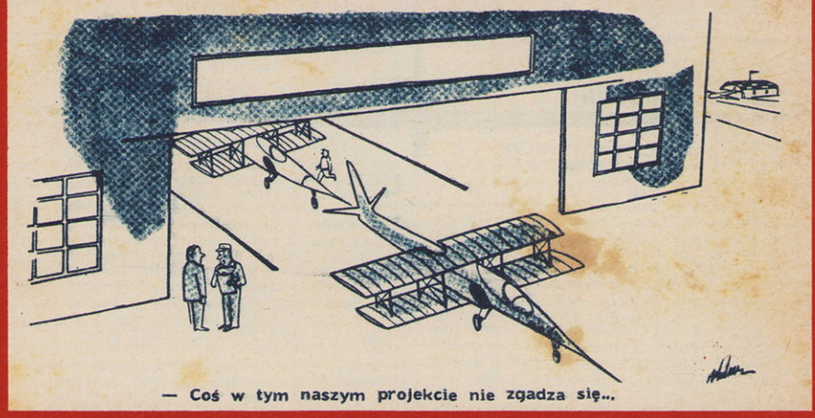


— Czy dawno pan już tu siedzi?
— O nie, dopiero od wczoraj.

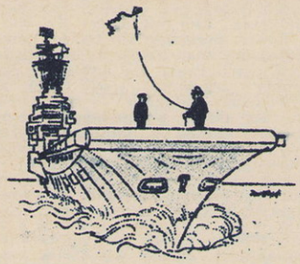


Bez podpisu

Uwaga — samolot!

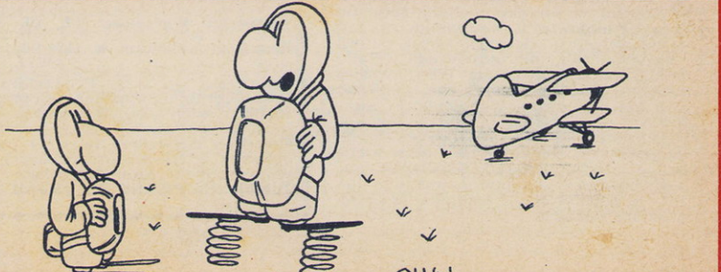


— Coś w tym naszym projekcie nie zgadza się...



— Powiedz kapitanowi, aby da całą naprzód — i przynieś mi więcej sznurka!

Ratownicy



— I w ten sposób mam ułatwione lądowanie.